THE LIBRARY
OF
THE UNIVERSITY
OF CALIFORNIA
RIVERSIDE

Dr. O. Witt
1 - 2 J 1025 3095

DIE BLÜTEZEIT

DER

DEUTSCHEN HANSE

HANSISCHE GESCHICHTE
VON DER ZWEITEN HÄLFTE DES XIV. BIS ZUM
LETZTEN VIERTEL DES XV. JAHRHUNDERTS

VON

Dr. E. DAENELL
UNIVERSITÄTSPROFESSOR IN KIEL

Dr. O. Witt
Hamburg-Hochkamp
Hindenburgstraße 24

GEKRÖNTE PREISSCHRIFT

II. BAND

BERLIN
DRUCK UND VERLAG VON GEORG REIMER
1906

INHALTSVERZEICHNIS

DES ZWEITEN BANDES.

Seite

Zweites Buch. Die Hanse im Kampf um die Handelsherrschaft auf den nördlichen Meeren. 1418—1474. (Fortsetzung von Band I) . . . . . 1—285

II. Die Hanse und der Westen bis 1476 (Fortsetzung) . . 1—145

4. Die Hanse und England von 1407—1470. England und der Orden. Handelsvertrag 1409. Günstige Stellung der Engländer in Preußen. Haltung der Hanse gegenüber der Ausbreitung ihres Verkehrs. Übergriffe gegen die Hansen in England. Danzig schränkt die Freiheit der Engländer bei sich ein. Gegenmaßregeln des englischen Parlaments und besonders Londons. Die Regierung lenkt 1426 ein. Den Engländern gelingt es nicht, die bevorzugte Stellung in Preußen wiederzugewinnen. Neue Vorstöße gegen die Zollvergünstigungen der Hansen in England. Die Hanse und der Orden vereinigt machen 1434 gegen England mit scharfen Sperrmaßregeln Front. Günstiger Zeitpunkt, Aussöhnung Burgunds mit Frankreich, Bruch mit England. Die burgundischen und hansischen Märkte dem englischen Tuch verschlossen. England sucht Verständigung mit der Hanse, Burgund vereitelt 1436 das Zustandekommen von Verhandlungen zwischen beiden. Englisch-hansische Verhandlungen 1436/7. Agitation der englischen Kaufmannschaft gegen die Hansen, Eintreten der englischen Aristokratie, namentlich der geistlichen für sie. Der Vertrag vom 22. März 1437, Grundlage des gegenseitigen völkerrechtlichen Verhältnisses bis zum Ausgang dieses Zeitraums, stellt die hansischen Wünsche zufrieden. Verfängliches Zugeständnis an die Engländer für ihren Verkehr in den hansischen Gebieten. Ordnung der inneren Angelegenheiten des Kontors zu London durch die hansische Gesandtschaft, Erlaß von Weisungen an die hansischen Schiffer und Kaufleute für ihr Verhalten gegenüber England und dem Kontor. — Verständigung zwischen England und Burgund 1439. S. 17. — Streit zwischen England und Preußen

Seite

um den Vertrag von 1437. Ansammlung neuen Zündstoffs zwischen England und der Hanse. Zusammenstoß zwischen England und Dänemark 1447 wegen englischer Gewalttaten auf Island. Die Arrestierung englischer Schiffe im Sund wird in England der Einwirkung der Hanse zugeschrieben. Sein Verhältnis zu den Westmächten legt England ein friedliches Verhalten gegen Dänemark und die Hanse nahe. Zunehmende Verwilderung in England aus verschiedenen inneren und äußeren politischen und sozialen Gründen. Rückgang der englischen Macht in Frankreich. Haß gegen die Hansen. Wegnahme einer großen hansisch-holländischen Salzflotte 1449 im Kanal durch die Engländer. Erbitterung im englischen Landvolk über diese neue Herausforderung der Hanse. Gefangennahme einer englischen Gesandtschaft, die mit Preußen eine Sonderverständigung erzielen soll, durch Lübecker Bergenfahrer 1450. Scharfer Gegensatz der Politik Lübecks zu den Forderungen Kölns, des Ordens und der preußischen Städte. Lübeck kündigt England im September 1451 Fehde an, Dänemark schließt sich an. Lübeck willigt 1455 auf das Drängen der übrigen Hansestädte in einen achtjährigen Stillstand zwischen der Hanse und England. Im selben Jahr hier Ausbruch der Rosenkriege, S. 33. — Neue Wegnahme einer lübischen Flotte 1458. Lübecks Verhalten bedingt durch die schwierigen Verwicklungen der Ostseemächte und die Wirren in England. Sturz Heinrichs VI. und Thronbesteigung seines Gegners Eduard IV. 1461. Sein Anhang namentlich die Handelsstädte. Schärferes Hervortreten der feindlichen Stimmung gegen die Hansen. Wünsche des Kontors, um seine Zentralstellung gegenüber dem hansischen Handel in England zu heben. Köln und die Rheinstädte gehen selbständig 1462 in England vor. England aber wünscht Frieden mit den Ostseemächten, denn sein handelspolitisches Verhältnis zu Burgund wird mehr und mehr feindlich. Seine Versöhnung mit Dänemark 1465. Die Hanse verpaßt den Moment eines günstigen Friedens, da sie die Politik Lübecks nicht unterstützt. Schwenkung der burgundischen Politik, Annäherung an England, feste Verbindung zwischen beiden Mächten. Gute Beziehungen zur Hanse nun für England wieder wesentlich. Wegnahme englischer Schiffe im Sund durch König Christian 1468 wegen neuer schwerer englischer Gewalttaten auf Island. England macht die Hanse dafür verantwortlich. Arrestierung der Hansen. Gründe für das Vorgehen Englands. Eintreten der Tuchmacher des Landes für die Hansen. Die Hanse geeint gegen England. Gänzliche Absonderung Kölns und Anschluß an England. Die Hanse gegenüber dem Vorgehen Englands und Kölns. Danziger beginnen den Kaperkrieg gegen England im Herbst 1469. Lübeck und die Hanse plötzlich von den Westmächten, die gegeneinander zum Kriege rüsten, umworben. Die allgemeine Lage und das Verhältnis Kölns zur Hanse 1—53

Seite

5. Der hansische Verkehr in den Niederlanden und die Verkehrspolitik des hansischen Kontors zu Brügge bis zum Zerwürfnis mit Köln 1470. Das hansische Kontor zu Brügge. Der Einfluß der östlichen Städte, d. h. Lübecks, in demselben vorherrschend. Mängel in seiner Organisation. Verhältnis der Rheinstädte zum Kontor, ohne selbständige Stellung in demselben. Die kommerziellen Interessen der westlichen hansischen Städtegruppen in den Niederlanden überhaupt. Die kommerzielle Bedeutung und Politik Kölns. Die Hauptgüter seines Handels. Die Bedeutung seiner Englandfahrer. Die Ausdehnung seines Handels. Stetiger Rückgang des Kölnischen Handels seit den neunziger Jahren des 14. Jahrhunderts. Folgen davon für die Haltung der Kaufmannschaft und die Politik des Rats, die letzte der Bruch mit der Hanse wegen deren englischer und niederländischer Politik, S. 62. — Zunahme des Verkehrs auch der östlichen Hansen in den nichtflandrischen Niederlanden. Nachteile für die Zentralstellung Brügges im allgemeinen Handel und des hansischen Kontors gegenüber der hansischen Kaufmannschaft. Politik des Kontors, seine Stellung festzuhalten durch Ausdehnung seiner Autorität über den hansischen Verkehr in den Nachbarlandschaften Flanderns: Versuche, seine Organisation zu verbessern. Der Schoß. Protest Kölns gegen Zahlung desselben in Brabant und den nördlichen Niederlanden 1448. Gründe für seine Haltung, S. 70. — Der hansische Stapelzwang in Brügge und seine Entwicklung. Die hansischen Stapelbeschlüsse 1442 und 1447. Ziele derselben. Wiederaufnahme dieser Politik seit 1457. Zusammenstoß der Hanse mit Köln. Der Schoßstreit zwischen Köln und dem Kontor. — Das Verhältnis der Hanse zu Flandern nach 1457. Gedrückte Lage des Handels in Flandern. Gründe. Fortschritte nichtflandrischer Verkehrsplätze, Zunahme des hansischen Handels dort. Mißstimmung Flanderns darüber. Ungünstige Stellung des Kontors. — Die hansisch-holländischen Beziehungen seit 1461. Streit zwischen Holland und Deventer, Haltung der westlichen Hansestädte dazu. — Erneuerung der hansischen Stapel- und Schoßbeschlüsse 1465. Parteinahme Antwerpens und Bergens op Zoom für Köln. Der Schoßstreit vor das Forum des Herzogs gezogen. Offener Bruch zwischen Köln und dem Kontor 1467, S. 89. — Antwerpen macht seinen Frieden mit der Hanse. Der Vertrag vom 4. Mai 1468. Aussöhnung der Hanse mit Bergen op Zoom. Das Urteil des Herzogs 1470 ein Sieg Kölns, löst aber die prinzipielle Frage nicht. — Abneigung in der Hanse gegen den Stapelzwang. Fortschritte des holländischen Handels. Hansische Maßregeln dagegen. Verfügungen des Hansetages 1470 über den Stapelzwang, den Handel mit Stapelgütern und den Gang des Verkehrs zwischen dem Osten und Flandern. Köln mit Verhansung bedroht. Die Aufgaben der Hanse 1470 . . . . . 54—101

Seite

6. Die Hanse und die Westmächte bis zum Utrechter Frieden 1474. Die Hanse und Köln. Die Lage 1470, die Stellung der Westmächte zur Hanse. Die hansischen Kaper. Handelsverbot der Hanse gegen England. Aufstand in England, Flucht Eduards nach den Niederlanden. Ausschluß Kölns aus der Hanse 1471. Die Hanse verbindet mit der Feindschaft gegen England eine solche gegen den holländischen Handel. — Rückkehr Eduards nach England mit hansischer Hilfe. Gründe für diese. Die Danziger Kaper 1471/2. Mangelhafte Befolgung der hansischen Ordonnanzen gegen England und in betreff des Stapels. Diplomatische Erfolge Kölns in England und Burgund. Aber auch freundliche Haltung des Herzogs gegen die Hanse trotz ihrer Stapelpolitik und ihrer schlechten Behandlung der Holländer, S. 114. Lübeck und Hamburg treten in den Kaperkrieg gegen England ein. Die Bedeutung der hansischen Kaper in der Politik der Westmächte. Auch die Einstellung des hansischen Handels und die Ausschließung von der Ostsee beginnen England mürbe zu machen. Annäherung Englands an die Hanse. Paul Beneke und die Wegnahme der Florentiner Galeide. Die Hanse spielt die feindlichen Mächte gegeneinander aus und erreicht dadurch nach allen Seiten ihre Erfolge. Verhandlungen mit England zu Utrecht Sommer 1473, ebenso mit Burgund und Holland. Der Abschluß eines Stillstands der Hanse mit Frankreich macht England nachgiebig. Verschlechterung der politischen Stellung Kölns zu England und Burgund. Friede der Hanse mit England zu Utrecht am 28. Februar 1474. Seine Bestimmungen. Neuordnung der Verhältnisse des Kontors durch die Hanse. Würdigung des Friedens, S. 133. — Vertrag zwischen der Hanse und Burgund-Holland zu Utrecht am 29. April 1474. Bestimmungen. Die Hanse und Bretagne. Neuer Aufschwung des holländischen Verkehrs im Osten. — Die Verfeindung des Herzogs von Burgund mit Köln erleichtert der Hanse den Sieg über diese Stadt. Der hansisch-englische Friede bedroht sie mit dem Verlust ihrer Privilegien dort. Verhandlungen zwischen Köln und der Hanse, Wiederaufnahme der Stadt in die Hanse am 13. September 1476. Bedingungen der Aussöhnung und Beurteilung derselben. — Günstige Abschlüsse der Hanse mit dem westlichen Ausland in der folgenden Zeit. — Rückblick und Erwägungen über Fortschritte und Rückgang der hansischen Machtstellung im Westen . . . . . 101—145

III. Die Hanse, der Norden und Osten im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts . . . . . 146—285

1. Der Ordenskrieg, die Hanse und der skandinavische Norden, 1454—1466. Niedergang des deutschen Ordens. Verhältnis zu Polen und Litauen nach 1411. Fehler in der Politik des Ordens. Wachsende Abneigung seiner Untertanen. Verwüstung

Seite

des Landes durch die folgenden Polenkriege. Zusammenbruch des Ordenshandels. Der Gang des Bernsteinhandels. Rückgang im Wohlstand der meisten preußischen Städte. Ungünstige Verhältnisse für den See- und Landhandel Preußens in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Der preußische Handel mit Polen und Litauen. Stapelbestrebungen Thorns. Verkehr der Preußen nach Kowno und Wilna, der Polen und Litauer nach Danzig, S. 156. — Die ständische Bewegung in Preußen. Der Bund der Stände gegen Gewalt 1440. Hochmeister Konrad v. Erlichshausen und der Bund. Der Streit um den Pfundzoll. Neue Belebung des Bundes. Anknüpfung mit Polen. Haltung Danzigs. Annahme des Polenkönigs als Herrn durch den Bund und Kriegserklärung beider an den Orden 1454. Haltung Lübecks, des Dänenkönigs, des Kurfürsten von Brandenburg. Kriegsereignisse im Ordensland. Fortschritte des Ordens. Unruhige Bewegungen zugunsten des Ordens in den aufständischen Städten. Geldmangel des Ordens. Auskaufung seiner Söldner durch den Bund. Privilegien des Polenkönigs 1457 für Danzig, Thorn und Elbing. Wirkung des Kriegs auf den Verkehr. Gang und Art des Stromverkehrs. Die Verkehrsbewegung im allgemeinen, S. 166. — Der Krieg zwischen Dänemark und Schweden und die Städte. Ultimatum der Hanse an König Christian von Dänemark. Verhandlungen zu Flensburg und Elfsborg 1455, Bewilligungen des Königs, diplomatischer Sieg der Städte. Gewalttat der Hansen gegen Olaf Nielsson in Bergen. Verknüpfung der Mächte durch den schwedisch-dänischen und den Ordenskrieg. Kriegserklärung König Christians an Polen und den Bund. Die politische Lage in Livland. Der Seeverkehr auf den Ordensgebieten und die Auslieger Danzigs. Feindschaft zwischen Danzig und Amsterdam, S. 179. — König Christian und Schweden, Sturz Karl Knutsons in Schweden 1457 und Flucht nach Danzig. Christian König von Schweden. Feindschaft Danzigs gegen Schweden. Danzig wünscht Frieden mit Dänemark und dem Norden, Vermittlung Lübecks, Stillstand 1458. Spätere Verhandlungen. Lübeck verhindert einen Wiederausbruch der Feindschaft. Lübeck veranlaßt einen Frieden zwischen Danzig und Livland. Kriegsereignisse in Preußen. Endgültige Niederlagen der Ordensmacht. Vermittlungsversuche, auch Lübecks 1464, erfolglos. Lübeck verfolgt daneben seine Handelsinteressen. Gründe des Scheiterns seiner Vermittlung. Friede zu Thorn. — Danzigs Bedeutung für den Krieg. Kriegskosten der drei preußischen Städte. Stapelbestrebungen Thorns. Wirkungen dieser und des voraufgegangenen Kriegs auf den Verkehr der Hinterländer Preußens, steigende Bedeutung der Verbindung mit Oberdeutschland und mit Stettin. Aufschwung des Stettiner Handels. Wachsende Bedeutung Königsbergs für den Handel mit Litauen. Danzig und sein litauisches Verkehrsgebiet. Organisation für das Kontor zu Kowno, Niedergang

Seite

desselben und Gründe des Niedergangs der binnenländischen östlichen Kontore der Hanse überhaupt . . . . . 146—195

2. Die Hanse und der skandinavische Norden. Tod Herzog Adolfs von Schleswig. Nachfolge König Christians 1460 in Holstein und Schleswig. Haltung der Ritterschaft, Beurteilung des Ereignisses in Lübeck. Bestätigung der Privilegien von Lübeck und Hamburg durch den König. Seine Verkehrspolitik in den Herzogtümern. Privileg für Amsterdam 1461. Unfreundliche Beziehungen zwischen dem König und den Städten sonst, Köln, Wismar, Bremen, Danzig. Lübeck vor ihm auf der Hut. Klagen der Hanse über Verletzung der Privilegien auf Schonen. Hebung des schonischen Verkehrs nach 1441. Gänzlicher Niedergang Skanörs, weiterer Aufschwung der Fischerläger zu Dragör, Aufkommen neuer bei Nakskov auf Lolland. Wachsende Bedeutung Aalborgs für den Heringshandel. Stellung des Königs zwischen dem Fremdenhandel und den Wünschen der nordischen Städte nach kommerzieller Verselbständigung. Zunehmende Bedeutung Stettins im dänischen Handel. Stellung Rostocks in Opslo und Tunsberg. Politik der wendischen Städte in Bergen. Streben nach Unterdrückung des nichtwendischen, besonders des süderseeischen Verkehrs. Streben Lübecks nach einem Monopol für den Verkehr mit Bergen. Das Verhältnis zwischen dem König und der Hanse zeigt eine größere Nachgiebigkeit von seiner Seite, S. 211. — Gründe die Herzogtümer und Schweden. Abfall Schwedens 1464 von Christian. Sein Bruder Gerd von Oldenburg sucht die Herzogtümer an sich zu reißen. Zunehmender Wert guter Beziehungen zu Lübeck und Hamburg für den König. Er macht Gerd zu seinem Statthalter in den Herzogtümern. Annäherung des Adels an Lübeck. Ausnützung der Verlegenheiten des Königs durch die Städte. Niederlagen des Königs in Schweden 1467. Adel, Ditmarschen, Lübeck verbünden sich gegen Gerd. Der König muß sich 1469 den Städten unterordnen. Kiel an Lübeck verpfändet. Der holländische und englische Verkehr in Bergen nach Wunsch der Städte beschränkt. Trotzdem keine Parteinahme dieser gegen Schweden. Niederlagen des Königs und seiner Anhänger 1470 in Schweden. Der König entfernt seinen Bruder aus den Herzogtümern. Bündnis zwischen diesen, dem König, Lübeck und Hamburg zu gegenseitigem Schutz gegen Gerd. Der holländische Baiensalzverkehr durch den Sund vom König verboten. Bedeutung dieser Verfügung. Pläne des Königs gegen Schweden, Förderung derselben durch die Städte. Niederlage des Königs am Brunkeberg 1471. Schweden will von städtischer Vermittlung nichts wissen. Ausgang der schwedischen Politik des Königs. Maßregeln Schwedens zur Emanzipation vom deutschen Einfluß, S. 225. — Mißglückter Angriff Gerds auf die Herzogtümer 1472. Sundzollpolitik des Königs. Lübeck 1473 im

Seite

Pfandbesitz aller Häfen der Ostküste Holsteins. Aussöhnung des Königs mit Gerd, Eintritt in die hohe Politik, Verbindung mit Kurfürst Albrecht Achilles und dem Kaiser. Auslandsreise 1474. Argwohn der Städte gegen seine Absichten. Verleihungen des Kaisers für Christian und Gerd. Die Vereinigung aller bedrohten Mächte dagegen hindert beide an der Ausnutzung derselben. Belästigungen des hansischen Handels durch den König. Das Kontor und die deutschen Ämter in Bergen. Zunahme hansischer Islandfahrten. Allgemeine Erwägungen . . . . . 195—235

3. Die Hansestädte und der Osten bis 1478. Einflüsse auf den Fortgang des hansisch-flandrischen Verkehrs. Handel und Handelspolitik. Sorge für die Aufrechterhaltung des hansischen Monopols. Streben der livländischen Städte, den russischen Handel an sich zu ziehen. Veränderung ihres Verhältnisses zu den überseeischen Städten. — Die Hanse und Nowgorod nach 1392. Langdauernde Unsicherheit des Verkehrs. Die Verkehrspolitik der livländischen Städte und das hansische Handelsverbot gegen Nowgorod 1417. Verhältnis der Nordländer zum Handel in Nowgorod. Neue Zerwürfnisse in den zwanziger Jahren. Narwa, Stockholm, Abo, Wiborg als Stützpunkte eines Schleichhandels mit Nowgorod. Haltung Nowgorods im wendisch-nordischen Kriege. Schwäche Moskaus. Litauen, Pskow und Nowgorod. Verhandlungen einer livländischen Gesandtschaft im Auftrage der Hanse 1436. Einzelne Forderungen und Beschwerden. Abschluß eines Friedens auf unbestimmte Frist, S. 249. — Beziehungen zwischen Riga und Polozk. Reise einer russischen Gesandtschaft 1438 zum Konzil und Eindrücke von den deutschen Städten. Zerwürfnis Nowgorods mit dem Orden. Stillstand des Handels mit Nowgorod seit 1442. Wachsende Bedeutung der livländischen Städte für den hansisch-russischen Handel, wachsender Einfluß derselben auf die hansische Handelspolitik gegenüber Nowgorod. Auseinandersetzung zwischen Lübeck und den livländischen Städten über die Leitung 1442. Langwierige Verkehrsunterbrechung. Parteinahme anderer Mächte. Polozk sucht aus der Sperre Vorteile zu ziehen. Friede zwischen Livland, Nowgorod und Pskow 1448. Herstellung des Handelsfriedens zwischen Nowgorod und der Hanse 1450. Wiederaufnahme des Verkehrs. Ordonnanzen der livländischen Städte für denselben und für das Kontor und Wünsche eines Verbots der Landfahrt mit kostbaren Gütern. Allgemeine Lage des Handels, Zustand und Gang desselben 1458. Der Handel der überseeischen Hansen und die Gästepolitik der livländischen Städte, S. 259. — Neuer Bruch zwischen der Hanse und Nowgorod 1468. Steigende Bedeutung Narwas für den Handel. Bruch zwischen Riga und Polozk. Verschiebungen der politischen Machtverhältnisse im Osten. Ziele Iwans III. von Moskau. Erste Unterwerfung Nowgorods 1471. Friede mit der Hanse. Fürsorge

Seite

der Hanse für technische Fragen des Handels. Verbot des Landverkehrs mit kostbaren Gütern. Fortgesetztes Streben, die Nichthansen von Rußland und Livland fernzuhalten. Beschränkung des süderseeischen Handels in den livländischen Städten. Unterwerfung Nowgorods durch Iwan III. 1478, Vernichtung seiner Bedeutung. Friede zwischen Riga und Polozk. Verfall der Kontore in Nowgorod und Polozk. Vorteil für die livländischen Städte. — Allgemeine Erwägungen . . . . . 235—268

4. Neue Wege und Wettbewerber der Hanse im Osten. Schluß. Anbahnung anderer Verbindungen mit den hansischen Hinterländern im Osten und Gründe. Das oberdeutsche Handelsgebiet. Ausbreitung des Nürnberger Handels. Bedeutung von Breslau und Krakau für den Handel der Oberdeutschen mit den östlichen Völkern. Die neue Straße des oberdeutschen Zwischenhandels zwischen dem Osten und den Niederlanden. Erstes Vordringen des Nürnbergischen Handels in die Hansestädte. Aufschwung des ostwestlichen Handels der Oberdeutschen in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Der Kramhandel der Oberdeutschen in hansischen Gebieten und Verhalten gegen ihn. Straßen des hansisch-oberdeutschen Verkehrs. Der hansische Verkehr mit Frankfurt a. M. Zunahme des oberdeutschen Handels in hansischen Gebieten, in England, besonders in den Niederlanden. Gründe. Wirkungen der Ausbreitung der türkischen Herrschaft am Schwarzen Meer. Russische und polnische Pläne. Günstige Stellung des oberdeutschen Wettbewerbs gegenüber der Hanse, S. 281. — Fortschritt und Rückgang hansischer Städte an Bevölkerung und Wohlstand in diesem Zeitraum. Die kommerzielle Entwicklung während desselben im allgemeinen. Die Ziele der hansischen Politik. Würdigung derselben für diesen Zeitraum . . . . . 268—285

Drittes Buch. Die Hanse, ihre Organisation, Schiffahrtspolitik und Handelssystem, ihre Stellung in Deutschland. 287—537

I. Die Organisation der Hanse . . . . . 289—333

1. Einleitung. Der Begriff Hanse. Mittel der hansischen Politik. Verschiedenheit der Aufgaben der Hanse. Ansichten der Hanse, ihrer Mitglieder, des Auslands von den Zwecken und Zielen der Verbindung. Gegenseitige Hilfeleistung und mangelnde Opferwilligkeit. Gehorsam der einzelnen gegen den Bund. Widerstreit zwischen allgemeinem Interesse und Sonderprivilegien. Erster Erklärungsversuch des Wortes Hanse . . . . . 289—296

2. Die Organisation der Hanse. Mitgliedschaft der Hanse. Beitritt von Städten und Bewerbungen um Aufnahme in den Bund. Ausscheiden aus demselben. Anzahl der Hansestädte. Die wirklichen Hansestädte in den verschiedenen Städtegruppen. Die mittelbaren Hansestädte. Tagfahrten der Städte im Rahmen

Seite

der Gruppen. Die Drittel. Die Vorortstellung Lübecks und der wendischen Städte. Aufgaben ihrer Geschäftsführung. Stellung des Ordens zur Hanse, S. 311. — Die Hansetage, Anzahl, Verteilung auf den behandelten Zeitraum. Ort, Zeitpunkt, Anzahl der teilnehmenden Städte. Rangstreitigkeiten. Einladungsschreiben. Besendung der Hansetage, Maßregeln der Hanse, sie zu verbessern. Eintreffen und Abreisen der Boten. Beschlußfassung durch Majorität. Unzureichende Bevollmächtigung Anwesender. Rezeß, Abfassung, Genehmigung, Vervielfältigung, Ausstattung. Rezeßsammlungen. Gebrauch von Siegeln. Entgegennahme des Rezesses in den Gruppen, S. 320. — Stellung und Aufgaben der hansischen Diplomaten. Hansisches Gesandtschaftswesen. Kontore. Gesandtschaften von Fall zu Fall. Beglaubigungsschreiben und Vollmachten. Sprache des diplomatischen Verkehrs. Zunehmende Verwendung römisch-rechtlicher Juristen. Methode der hansischen Unterhändler. Der Schutz reisender Gesandter, Stellung der Hanse zu Verletzungen desselben. Auftreten hansischer Boten im Ausland. Deckung der Kosten der Gesandtschaften und der Besendung von Hansetagen, S. 326. — Einnahmen des Bundes. Zwangsmittel der Hanse gegenüber ihren Mitgliedern. Die Hanse als höchster Gerichtshof für ihre Mitglieder. Verbot der Appellation von ihrer Entscheidung an ein fremdes Gericht. Die Oberhöfe Lübeck, Soest, Magdeburg, Dortmund. Würdigung dieser Organisation . . . . . 297—333

II. Schiffahrtspolitik und Handelssystem der Hanse . . . 334—451

1. Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Hanse. a) Die Entwicklung eines hansischen Seerechts. Der hansische Verkehr nach Flandern seerechtbildend. Hamburger Schiffsrecht 1292, Rooles d'Oléron, Dammer Wasserrecht, hansische Ordinanzie 1407. Das Wisbysche Seerecht. Tätigkeit der Hanse. Das Hamburger Schiffsrecht 1497, S. 339. — b) Die hansische Seeschiffahrt. Bedeutung und Umfang des hansischen Seeverkehrs für das nördliche Europa. Der Schiffsbau blüht besonders in den hansischen Ostseestädten. Holz, Eisen, Pech, Teer; die Ankerschmiede und Reepschläger Lastadie, Brakbank. Soziale Stellung der Schiffsbauer. Zeiten besonderer Blüte des hansischen Schiffsbaus. Beschaffenheit der Häfen. Tiefe der Häfen und Fahrstraßen. Vertiefungsversuche. Leichterschuten. Vorkehrungen der Städte gegen zunehmende Verflachung ihrer Häfen und Fahrstraßen. Einfluß auf die Größe der Schiffe, Stellung der Hanse dazu. Unterschiede in der Entwicklung der Größenverhältnisse der Schiffe in den verschiedenen Städtegruppen der Hanse und im Ausland. Größe der mittelalterlichen Schiffe nach modernen Begriffen. Arten der Schiffe, bes. Koggen und Holke. Bau und Aussehen derselben. Militärische Zwecke. Ausrüstung mit Waffen. Schnelligkeit. Schiffsnamen. Reederei, Partenwesen. Bodmerei. Heimatszugehörigkeit des Schiffes.

Seite

Flaggenführung. Die Schiffer, soziale Stellung. Größe der Schiffsmannschaft, einzelne Personen derselben. Nationalität. Verhältnis zwischen Schiffer und Mannschaft. Schiff und Warentransport. Charterung zu Spekulationszwecken. Löschfristen, Fracht, S. 363. — Vorkehrungen zur Sicherung der Schiffahrt. Leuchttürme. Schiffahrtszeichen. Lotsen. Kompaß. Das Seebuch. Schiffahrtseinstellung im Winter. Sorge der Hanse für den Bau seetüchtiger Schiffe. Tiefladelinie und Überlastung der Schiffe. Hilfeleistung in Seenot. Der Seewurf. Seeräuber, Auslieger. Bewaffnung der Schiffe. Fahrt in Flotten. Aufhören der Seebefriedungen. Behandlung von Schäden durch Seeraub. Bekämpfung des Handels mit geraubten Gütern, des Strandrechts, des Handels mit schiffbrüchigen, seetriftigen, gestrandeten Gütern. Stellung der hansischen Schiffahrt bei Seekriegen anderer Mächte, S. 375. — c) Die hansische Seeschiffahrtspolitik. Monopolistischer Geist derselben. Nötigung der Nichthansen zur Einstellung der Winterschiffahrt. Bekämpfung des Baus von Schiffen für nichthansische Rechnung in Hansestädten, des Verkaufs solcher an Nichthansen, der Reedereigemeinschaft zwischen Hansen und Nichthansen, der Befrachtung nichthansischer Schiffe durch Hansen . . . . . 334—389

2. Das Handelssystem der Hanse. Charakter und Ziele desselben, Zeitpunkt seiner Ausbildung. Die Kontore im Auslande, leitende Stellung der Hanse ihnen gegenüber. Verhältnis der kleinen zu den großen Kontoren. Gruppierung der hansischen Kaufmannschaft auf den verschiedenen Kontoren. Hof- und Häuserbesitz, örtliche Stellung der Niederlassungen. Siegel derselben. Frequenz. Geschäftliche Stellung der Mitglieder. Zusammensetzung des Vorstands der Kontore. Beamte derselben. Finanzwesen. Schoß. Gerichtsgewalt. Inhalt des Kontorrechts, S. 403. — Berechtigung zum Genuß der hansischen Privilegien im Ausland. Bedingung für die Bekleidung der Vorstandsämter der Kontore. Behandlung von Hansen, die aus der Verbindung ausschieden. Unterdrückung der Gesellschaftsverhältnisse zwischen Hansen und Nichthansen, sowie des Borghandels, S. 414. — Die Stellung der Fremden in den Hansestädten, im Verkehr nach den hansischen Gebieten. Beschränkung auf den Ankunftshafen. Kornhandelspolitik. Politik gegenüber dem Fremdenverkehr nach Livland und Rußland. Beschränkung der Dauer ihres Aufenthalts in Hansestädten. Die Behandlung der slawischen Gäste in den östlichen, der oberdeutschen in den Hansestädten überhaupt. Lombarden und Juden. Kramhandelspolitik. Bedeutung des ganzen Systems, S. 422. — Groß- und Kleinhandel, Gewandschneider, Krämer, Handelskompagnien. Anvertrauung der Waren, Handelsgesellschaften, Lieger, Widerlegung, Satzungen der Hanse. Behandlung flüchtiger Schuldner, des Vorkaufs, der Ringbildungen durch die Hanse, S. 429. — Die Artikel des hansischen

Seite

Großhandels. Fürsorge der Hanse für die Güte der Waren, Tuch, Hering, Stockfisch, Wein, Pelzwerk, Wachs, Getreide. Gewerbepolitik. Münzwesen und Münzpolitik, S. 440. — Stellung und Rechte der Hansen in den Hansestädten, S. 444. — Der Binnenverkehr. Unsicherheit der Landstraßen. Vorkehrungen zum Schutz des Verkehrs. Zustand der Straßen. Brückenbauten. Verkehr auf den Wasserstraßen. Fürsorge für diese. Kanäle und Flußkanalisationen. Politik einzelner Städte, des Ordens. Flußschiffergenossenschaften, bes. die Weichselfahrer. Die Hanse und die Befriedung des binnenländischen Verkehrs . . . . . 389—451

III. Die Hanse und das Reich . . . . . 452—537

Reichsstädte und Königtum, hansische Reichsstädte. Unabhängige Stellung der niederdeutschen Städte gegenüber ihren Landesherren. Kein zielbewußtes Streben nach Reichstreiheit. Haltung der Städte gegenüber Reichsangelegenheiten und Gründe. Stellung der Goldenen Bulle zu den Städteverbindungen. Wirklicher Zustand. Die deutschen Könige und die Hanse, Karl IV., Sigmund. Haltung der Hanse in den Hussitenkriegen. Reichslandfriedensbestrebungen. Friedrich III. Reichshofgericht und Reichsacht und die Hanse. Die Femgerichte. Die geistliche Gerichtsbarkeit. Bekämpfung beider durch die Städte. Statut der Hanse 1447 gegen die Feme . . . . . 452—469

Die Hanse und die Fürsten. Zunehmende Spannung zwischen den Städten und Fürsten in Niederdeutschland seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Gründe der politischen Großmachtstellung der Städte. Militärische Bedeutung. Notwendigkeit der Defensive. Geschütze und Befestigungen. Bündnisse der Städte untereinander. Politische Wechselwirkung zwischen Ober- und Niederdeutschland. Die Burgundischen Niederlande als Vorbild. Verfall der gemischten Landfrieden in Niederdeutschland. Gegenseitige Besorgnis der Städte und Fürsten. Überschätzung der städtischen Macht durch die Fürsten. Grundsatz der Städte, die Fürsten von ihren Angelegenheiten fernzuhalten. Der oberdeutsche Städtekrieg und der Kampf um Dortmund 1388/89. Haltung der Hanse. Lüneburgs Politik. Die Sate 1392. Fürstenzusammenkunft in Schwerin 1396. Krieg gegen Lüneburg. Hilfe Lübecks und Hamburgs. Das Bündnis der wendischen Städte 1417. Die erste hansische Tohopesate 1418. Bündnis des wendischen und sächsischen Städtebundes 1426. Haltung der Städte bei Konflikten ihrer Herren mit anderen Hansestädten. Plan einer neuen Tohopesate 1430. Lebhafte Befestigungstätigkeit niederdeutscher Städte infolge des Hussitenvorstoßes 1430. Aufschwung der burgundischen Macht gegenüber ihren Städten. Der preußische Bund 1440. Starke und dauernde Verschärfung des fürstlich-städtischen Verhältnisses in Niederdeutschland seit Anfang der vierziger Jahre. Friedrich II.

Seite

und die märkischen Städte. Anfeindungen Kolbergs, Rostocks. Lüneburgs durch ihre Herren. Die niederdeutschen Fürsten in Fühlung mit König Christof von Dänemark. Fürstenzusammenkunft in Wilsnack 1443. Haltung der Hanse. Tohopesate von 1443. Der Kampf um Soest. Stellung der westlichen Städte, der Hanse. Die böhmisch-sächsischen Söldner 1447. Plan einer neuen Tohopesate. Lübeck und Christof. Zusammenhang der ober- und niederdeutschen Vorgänge. König Christian I. und die Fürsten. Fürstentag zu Wilsnack 1449. Tohopesate 1451. Neue Befestigungstätigkeit der Städte in den vierziger Jahren. Bedeutung der Hohenzollern. Untergang der Selbständigkeit der flandrischen Städte. Die Fürsten und die Städte Niederdeutschlands in den fünfziger Jahren. Fürstentage zu Wilsnack 1452, zu Rostock 1456, zu Wilsnack 1462. Fürsten und Städte in den sechziger Jahren. Der brandenburgisch-pommersche Krieg. Überwältigung von Städten durch Fürsten. Die ersten Taten Karls des Kühnen. Neue hansische Versuche seit 1469, eine Tohopesate herzustellen. Erneuerung des Bündnisses der wendischen und sächsischen Städte 1470. Albrecht Achilles und König Christian. Eroberung Gelderns durch Karl den Kühnen. Angriff auf das Erzstift Köln. Gerüchte und Stimmungen in der Nation über seine Absichten. Haltung König Christians. Gründe der Teilnahme der Hanse an der Bekämpfung Karls des Kühnen 1475. Die hansische Tohopesate 1476 und die Erneuerung des wendisch-sächsischen Bündnisses. Neue Befestigungstätigkeit der Städte. Ergebnis des hundertjährigen Ringens zwischen Fürsten und Städten. Steigende Macht der Fürsten. Das römische Recht im Dienst der fürstlichen Herrschaftsansprüche. Wachsende Unzufriedenheit der Fürsten, des Auslands über die Betätigung der Städte in der großen Politik . . . . . 469—500

Die Hanse und der Schutz der Verfassungen ihrer Städte. Der Rat und die Gemeinde, insbesondere die Ämter. Zunehmende Exklusivität des Rats. Gründe der Unruhen in den Städten. Die Aufstände und die Fürsten. Wert demokratischen und aristokratischen Regiments. Die Hanse als Schützerin der bestehenden Verfassungszustände. Die Haltung der Hanse gegenüber einzelnen Aufständen. Erste hansische Statuten gegen Aufruhr 1416 ff. Folgen fehlgeschlagener Aufstände für die politische Stellung der Ämter. Die Hanse und die Aufstände nach 1418. Behandlung des hansischen Statuts . . . . . 500—518

Die führenden Männer und Kreise der Hanse. Vermögen die Grundlage politischen Einflusses in den Städten. Wachsende Exklusivität der leitenden Kreise als Folge der demokratischen Unruhen. Junker und Junkergesellschaften. Anforderungen Rubenows an die Leiter der Städte. Führende Männer der Hanse. Die Stadtschreiber und Syndici. Würdigung der hansischen Staatsmänner. —

Seite

Schützengesellschaften, dramatische Spiele, Charakter derselben. — Wachsendes Bildungsbedürfnis. Gründung von Bibliotheken in Hansestädten. Universitätsgründungen. — Sprachenkenntnis der Hansen. Charakter ihrer Sprache und ihrer öffentlichen Bauten. Gesamteindruck . . . . . 518—537

Orts-, Personen-, Sachregister . . . . . 538—561

Verbesserungen.

Band II S. 24, Zeile 12 von oben ist zu lesen statt Siegfried von Feuchtwangen: Ludwig von Erlichshausen.

S. 126, Zeile 10 von unten ist das Komma hinter: allgemeinen zu streichen und hinter: Leden, zu setzen.

ZWEITES BUCH.

II. Die Hanse und der Westen bis 1476.

(Fortsetzung.)

4. Die Hanse und England von 1407—1470.

Durch den Haager Vertrag war im Oktober 1407 das gute Verhältnis zwischen dem Ordensland und England wiederhergestellt, der Vertrag im Lauf des folgenden Jahres von König Heinrich IV. und Hochmeister Ulrich von Jungingen genehmigt worden.[1]) Die große mittel- und westeuropäische Getreideteuerung, die 1409 auch in England schmerzlich fühlbar wurde, machte den Engländern den Wert guter Beziehungen zu Preußen alsbald wieder einmal in sehr deutlicher Weise klar, „want se gheen lant en weten, dar se korne ut hebben mogen, denn ut Prussen.“[2]) Im März 1409 bot König Heinrich IV. dem Hochmeister sogar ein ewiges Freundschaftsbündnis an. Am 4. Dezember kam es zwischen den Bevollmächtigten des Ordens und seiner Städte und England in London wenigstens zum Abschluß eines Handelsvertrags, der wiederum der englischen Diplomatie ein sehr gutes, den Fähigkeiten der preußischen Diplomaten, aus der günstigen Lage Vorteil zu ziehen, aber ein recht schlechtes Zeugnis ausstellt. Ähnlich, nur ausführlicher als im Vertrag von 1388 wurden darin den Engländern weitgehende Zugeständnisse für ihren Verkehr und Aufenthalt in Preußen gemacht, ohne daß wie in jenem noch von der „landesüblichen Gewohnheit“ die Rede war; sie sollten durch ganz Preußen hin Handel treiben dürfen mit den Eingeborenen und den Angehörigen jeder anderen Nation und Religion gegen Entrichtung der schuldigen

[1]) HR. 1. V n. 502, 540; siehe Band I S. 72.

[2]) HR. 1. V n. 548, zur Teuerung siehe Band I S. 360.

Abgaben,[1]) eine Bestimmung, auf die sie sich bei späteren Anfechtungen ihrer Stellung in Preußen bezogen. Sie erlangten im Dezember 1410 die, wie es scheint, geheimgehaltene Genehmigung des Vertrags durch den Hochmeister Heinrich Reuß von Plauen. Aber noch 1474 warf Danzig ihnen vor, dieselbe von ihm erschlichen zu haben.[2]) Auch in eine weitere Hinausschiebung der Termine der Entschädigungszahlungen mußten die preußischen Boten einwilligen. Nur der Versuch der Engländer, auch für Livland Handelsfreiheiten zu erlangen, stieß bei ihnen auf nachhaltigen Widerstand. Auch das Brügger Kontor sprach sich sehr entschieden gegen die Öffnung Livlands für die Engländer aus, und die livländischen Städte widerstrebten derselben ebenfalls. Die preußischen teilten denselben Standpunkt deshalb, weil dann ihnen der ganze Verkehr der Engländer erhalten blieb. Die Hansetage zu Hamburg 1410 und Lüneburg 1412 verboten allgemein den Hansestädten, namentlich den preußischen, den Engländern besondere Einräumungen für ihren Verkehr zu machen.[3])

England nutzte die inneren Kämpfe in Lübeck und dessen Nachbarstädten und die daraus folgende Schwäche der Hanse sowie die Niederlage des Ordens im Krieg mit Polen, um seinen Verkehr nach der Ostsee zu fördern und sich seiner weiteren Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Ordensuntertanen zu entschlagen, nachdem es etwas über ein Drittel der Gesamtsumme abgetragen hatte. Gesandtschaften des Hochmeisters, die um Fortsetzung der Zahlungen ersuchen sollten, wurden mit knappen Entschuldigungen wieder heimgeschickt. Auch die Verwendung König Sigmunds bei König Heinrich VI. von England im Jahre 1426 war vergeblich.[4])

Die Stellung der Hansen in England dagegen wurde zunächst nicht erheblicher von englischer Seite angefochten. Sogleich nach seinem Regierungsantritt bestätigte König Heinrich V. am 25. November 1413 die Privilegien der Hansen in England und ihre

[1]) Hans. UB. V n. 916, 917, vgl. HR. 1. VIII n. 1162 § 1. Siehe Band I S. 65.

[2]) Hans. UB. V n. 981, 1004, vgl. HR. 1. VIII n. 452 § 2; HR. 2. VII n. 133.

[3]) HR. 1. V n. 659, 663, 674 § 7, 705 § 4, VI n. 68 A § 46.

[4]) HR. 1. V n. 620, Hans. UB. V n. 906, 907, 1034, S. 520 Anm. 1, VI n. 39, HR. 1. VI n. 23, 24, 60—62, 96 § 2, 114, 115, 193—195, 500, VII n. 736, VIII n. 134.

Steuerfreiheit in London unter Zusicherung der Rechtsgültigkeit etwa in Vergessenheit geratener Gerechtsame.[1]) Und weder die Kapereien der englischen Auslieger vor wie namentlich nach seiner Thronbesteigung, als der Krieg mit Frankreich schnell wieder auflebte,[2]) noch die Einreihung hansischer Schiffe in die englischen Flotten zu Expeditionen nach Frankreich 1416 und 1418[3]) berührten den Frieden zwischen beiden Mächten. Damals hatte die Hanse noch die Hoffnung, daß König Sigmund ihre Interessen tatkräftig vertreten, sie auch gegen weitere Zugriffe der Engländer sicherstellen werde. Seine Reise nach England im Jahre 1416 und seine freundschaftlichen Beziehungen zu König Heinrich V. ließen ihn dafür besonders geeignet erscheinen. Aber die Verhandlungen, die zwischen Gesandten der wendischen Städte und des englischen Königs auf seinen Vorschlag und unter seinem Vorsitz in Konstanz im Juni und Juli 1417 geführt wurden, brachten sehr zum Verdruß Sigmunds, der voreilig den Engländern bereits Zusagen gemacht hatte und diese nun nicht innehalten konnte, keine Verständigung.[4])

Endlich ging Danzig auf Antrag seiner durch Engländer geschädigten Bürger mit Arresten gegen Leute aus Newcastle, York, Lynn und Hull vor und hielt seinen Standpunkt trotz der Proteste der englischen Kaufleute in Preußen sowie der Verwendung des Hochmeisters und des englischen Königs aufrecht.[5]) Und auch Greifswald nötigte 1418 englische Kaufleute, sich seinen geschädigten Bürgern gegenüber für Schadenersatz zu verbürgen.[6])

[1]) Hans. UB. V n. 1114.

[2]) Schädigungen von Hansen vgl. z. B. Hans. UB. VIII n. 215 § 65.1 (ein Danziger Kreier mit Brouager Salz), 2 (= Hans. UB. V n. 1047, ein rigischer Holk), 4 (ein Schiff von Harderwijk), V n. 1099 (2 preußische Holke), n. 1120 (ein Danziger Schiff), VI n. 187, vgl. 288, 649 (ein Danziger Schiff mit Waren), HR. 1. VI n. 451 (10 hansische Schiffe mit Baiensalz). Im allgem. vgl. die späteren hansischen Beschwerdelisten 1434: 2. I n. 385, 1447: 2. VII n. 488, 1452: Hans. UB. VIII n. 215.

[3]) HR. 2. I n. 385 § 2, HR. 1. VI n. 451, 502, Hans. UB. VI n. 77, S. 59 Anm. 1, n. 159, 191 u. die Anm., HR. 2. VII n. 488 § 38.

[4]) HR. 1. VI n. 333, 381, 400 § 21, 444—447, 450, 451, Hans. UB. VI n. 110. Pauli, Gesch. v. England, V S. 130ff.

[5]) HR. 1. VII n. 510, 592 § 8, HR. 2. II n. 76 § 15, Hans. UB. VI n. 371, 418, 447, 561, 569, 635, 723 § 3.

[6]) HR. 1. VI n. 556 § 57, 581, 582, VII n. 441 § 9, 592 § 7.

Bereits waren die englisch-hansischen Reibereien in ein weiteres Stadium gelangt. Von beiden Seiten wurden die Grundlagen der kommerziellen Stellung des Gegners in ihrem eigenen Machtbereich angegriffen. Hochmeister Heinrich Reuß von Plauen hatte in seiner Feindschaft gegen Danzig die Ausbreitung des Verkehrs der Engländer dort im Widerspruch mit den Stadtgesetzen in hohem Maß begünstigt. Sie hatten sich zum Teil mit ihren Familien dort niedergelassen, ein Haus zu Wohn- und Versammlungszwecken, wahrscheinlich auf dem Grundstück des noch jetzt sogenannten englischen Hauses gemietet, eine Genossenschaft mit gerichtlicher Selbstverwaltung ihren Mitgliedern gegenüber gebildet.[1]) Sie wollten in Danzig erreichen, was die Hanse in London besaß. Aber der Sturz des Hochmeisters entfesselte die Reaktion Danzigs gegen die Engländer. Es sprach ihnen 1414 alle erlangten oder angemaßten Vergünstigungen ab und ließ das Haus mit Ketten sperren; sie sollten keine Genossenschaft mehr bilden, sondern sich wie früher einzeln bei den Bürgern mit ihren Waren einmieten.[2]) Darauf beschloß das englische Parlament 1416, daß alle fremden Kaufleute in England ebenso wie die englischen in den Heimatländern oder -städten jener behandelt werden sollten, und 1419 verlangte daraufhin König Heinrich V. vom Hochmeister Michael Küchmeister, daß seine Untertanen im Genuß ihrer Privilegien in Preußen nicht verkürzt würden, sondern dieselben Freiheiten genössen wie die Untertanen des Hochmeisters in England.[3])

Zugleich beantwortete London das Vorgehen gegen die Engländer in Danzig durch einen wohldurchdachten Vorstoß gegen die bevorzugte Stellung der Hansen. Mayor, Aldermänner und Sheriffs von London verhinderten seit etwa 1418 die erneute Ernennung eines englischen Aldermanns zum Ältermann und Justiziar der hansischen Kaufleute. Die beiden Sheriffs verlangten von den Hansen die Zahlung verschiedener neueingeführter städtischer Abgaben, obwohl bereits 1408 ein Spruch der königlichen Kanzlei ihnen die Verletzung der hansischen Steuerprivilegien verboten hatte. Das Londoner Mayorsgericht erklärte 1418 die vom Kontor dagegen anhängig gemachte Klage für berechtigt. Dennoch mußte die Hanse

[1]) HR. 1. VIII n. 454, 1162 § 2, Hirsch, Danzig, S. 104.
[2]) HR. 1. VIII n. 452 § 2, Hirsch, Danzig, S. 105.
[3]) Hans. UB. IX n. 481 u. Anm. 1, 2; VI n. 238, HR. 1. VII n. 87.

erst ein königliches Urteil herbeiführen, welches am 23. Dezember 1422 die von London in ihrer Haltung bestärkten Sheriffs anwies, die hansischen Kaufleute zur Zahlung der städtischen Abgaben gegen ihre Privilegien — vorläufig — nicht heranzuziehen.[1])

Aber der Tod des kraftvollen Heinrich V. am 31. August 1422 erhöhte angesichts der nun eintretenden Regentschaft für den jungen Heinrich VI. im englischen Bürgertum und den mit seinem Aufschwung eng verbundenen Kreisen der Nation die Hoffnung, daß sie nun beim Parlament mit ihren Absichten zur Verminderung der hansischen Privilegien in England und zur Förderung ihrer eigenen Stellung in den Hansestädten mehr Erfolg haben würden. Besonders erbittert zeigten sie sich auf Danzig, das den Kampf gegen die großen Freiheiten der Engländer bei sich inzwischen mit Erfolg fortgeführt hatte. Danzig suchte sie durch Einführung von Abgaben zur Einstellung des Handels mit den anderen Gästen und des Kleinhandels zu zwingen; Bogenholz und Wagenschoß, die beiden Hauptartikel des englisch-preußischen Verkehrs, sollten sie künftig nur von Danziger Bürgern kaufen. Es unterdrückte die Wiederherstellung ihrer Genossenschaft und verbot sie ein für allemal mit der Drohung, daß sonst „de hunde der stat van Dansike solden licken ere blout op den straten der stat van Dansike".[2]) Schon im November 1422 überreichten die englischen Kaufleute dem Parlament eine Anzahl Klagen, die sich fast ausnahmslos gegen Danzig richteten, forderten aber auch gegen die Hanse als Ganzes Maßregeln, da sie dem Verhalten Danzigs nicht fernstehe.[3]) Zum erstenmal waren hier die Hansen als „de van deme stalhove" bezeichnet. Und diese Benennung der hansischen Niederlassung als der Stalhof wurde fortan schnell die übliche. Sie umfaßte außer der alten Gildhalle die ihr benachbarten Baulichkeiten, die der hansische Kaufmann im Lauf der Zeit mietweise an sich gebracht hatte.[4])

---

[1]) Hans. UB. VI n. 144 u. S. 66 Anm. 2, vgl. V n. 828, 843; VI n. 332 bis 334, S. 183 Anm. 2, n. 337, 474, 475, 479, 482.

[2]) HR. 1. VII n. 592, zu § 3 das. vgl. VIII n. 452 § 7, 8, Hans. UB. VI n. 723 § 7, 8. Hirsch, Danzig, S. 106.

[3]) HR. 1. VII n. 592, 593.

[4]) HR. 1. VII n. 592 § 7, vgl. Lappenberg, Stalhof, I S. 70 f., Höhlbaum i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1877 S. 133 ff.

Die englische Anklageschrift war geschickt und wirkungsvoll abgefaßt. Das Kontor befürchtete den Verlust seiner Privilegien. Aber auch jetzt trat die Aristokratie, die geistlichen und weltlichen Großen Englands, im Parlament für den hansischen Kaufmann ein. König Heinrich VI. nahm für ein Jahr auf Bitte der hansischen Kaufleute in Boston alle hansischen Englandfahrer in seinen Schutz. Aber im Bürgertum war die Stimmung gegen sie sehr erregt. Die Kaufmannschaft von Lynn faßte im Oktober 1423 Beschlüsse zur Einschränkung der hansischen Vorrechte. In London wurden die Hansen, weil sie die Zahlung städtischer Kustumen vom Wein, Salz, Wachs, Tonnengut und anderem verweigerten, in Haft genommen.[1]) Auch die Haltung der englischen Regierung gegen die Hanse wurde durch das energische Auftreten des englischen Handelsstandes verschärft. Auf Grund eines Rechtsgutachtens des englischen Reichsgerichtshofs entschied der königliche Rat, daß die Zahlung des Tonnen- und Pfundgeldes, 3 ß von der Tonne und 12 ₰ vom £, die Privilegien der Hanse nicht verletze. Das tat sie freilich doch, aber die Hanse hatte sich auch bei früheren Anlässen der Zahlung schon unterworfen.[2]) Auch die gleichzeitig vom Parlament wieder aufgenommene ältere Verordnung, daß alle fremden Kaufleute sich verpflichten mußten, in Höhe ihrer Einfuhren binnen neun Monaten in England Stapelartikel oder andere Landeserzeugnisse einzukaufen, war, wenngleich heilsam für den Geldbestand, die Produktion und Ausfuhr Englands und die Zolleinnahmen der Krone, für den hansischen Handel ein Zwang.[3])

Eine Gegenäußerung der Hanse auf die Angriffe der englischen Kaufmannschaft erfolgte trotz des Hilferufs des Londoner Kontors nicht. Denn die von den Städten zu Lübeck im Juli 1423 beabsichtigte Arrestierung der Engländer und ihrer Güter in den preußischen Städten und Stralsund fand die Genehmigung des Hochmeisters und seiner Städte nicht.[4]) Auch den aussichtsvollen Vorschlag des Brügger Kontors 1425, den Flämingern, Brabantern, Holländern und Engländern die Haltung von Liegern in den Hanse-

[1]) HR. 1. VII n. 594, 609 § 6, Hans. UB. VI n. 504, 528.

[2]) Hans. UB. VI n. 515, 516, 529, Kunze i. Hans. Gesch. Qu. VI S. XLI.

[3]) Hans. UB. VI S. 277 Anm. 2, n. 491 u. Anm. 1, HR. 1. VIII n. 558. Schanz, Engl. Handelspol., I S. 512ff.

[4]) HR. 1. VII n. 609 § 6, 611, 623, 624 § 5, 629, 671.

städten zu verbieten, griff die Hanse ernstlich nicht auf.[1]) Und die schon 1424 England in Aussicht gestellte Gesandtschaft schickte sie trotz der dringendsten Vorstellungen des Kontors ebenfalls nicht ab.[2])

Das Kontor blieb auf sich selbst angewiesen und vertrat seine Interessen ganz geschickt und sogar mit Erfolg. Das Parlament genehmigte seine Petition um Ernennung eines englischen Aldermanns zu seinem Justiziar und Ältermann. Der König ernannte dazu am 18. Februar 1426 nach mehr als siebenjähriger Nichtbesetzung der Stelle den von den hansischen Kaufleuten vorgeschlagenen Londoner Aldermann William Crowmere, mußte aber noch im Anfang des folgenden Jahres den Behörden von London die Fortsetzung des Widerstandes gegen dessen Amtsführung verbieten.[3]) Nun endlich fügten sich diese. Am 20. Februar 1427 bestätigten sie den hansischen Kaufleuten das Recht auf den englischen Ältermann und den Genuß aller anderen in dem Vertrag von 1282 ihnen zugestandenen Freiheiten, also auch die Freiheit von den letzthin durch die Sheriffs ihnen abgeforderten Kustumen.[4]) Die Abgeneigtheit der Hanse gegen die Sendung einer Gesandtschaft nach England aber erschien durch diesen glücklichen Ausgang der Bemühungen des Kontors um die Behauptung seiner alten Stellung in London gerechtfertigt.

Die Haltung der wendischen Städte gegenüber dem englischen Verkehr nach der Ostsee und dem skandinavischen Norden in der Zeit ihres Krieges mit König Erich von Pommern übte auf die Stellung Englands zur Hanse keinen nachteiligen Einfluß aus. Trotz der Wegnahme mehrerer englischer Schiffe durch die wendischen Kaper machten die englischen Kaufleute ihre gegen das Kontor ausgesprochene Drohung, die Hansen in England trotz ihrer Privilegien jeden derartigen Schaden entgelten zu lassen, nicht wahr. Vielmehr wiederholte und bestätigte endlich am 1. Oktober 1430 König Heinrich VI. die Privilegien der Hanse in England und ihre Steuerfreiheit in London.[5])

Andererseits vermehrte das Entgegenkommen Englands gegen

[1]) HR. 1. VII n. 800 § 26, VIII n. 59 § 13.
[2]) HR. 1. VII n. 675—677, 800 § 33, 805, VIII n. 44, 422.
[3]) Hans. UB. VI n. 611, 612, 651.
[4]) Hans. UB. VI n. 658, vgl. n. 613, 643 u. Anm. 2.
[5]) Hans. UB. VI n. 888.

die Wünsche des hansischen Kontors das Verlangen der Engländer nach Wiederherstellung ihrer sehr bevorzugten Stellung in Preußen. Sie gingen Ende 1427 das Parlament mit Beschwerden über die dortigen Beschränkungen ihres Handelsbetriebs an.[1]) Sie wandten sich im Frühjahr 1428 an den Hochmeister selbst und baten um seine Erlaubnis zur Errichtung einer Niederlage in Dibau. Sie hofften offenbar, hier außerhalb Danzigs und nur dem Orden untergeordnet auch mit dem nichtpreußischen Binnenland unbeschränkten Verkehr pflegen zu können.[2]) Aber der entschiedene Widerspruch der preußischen Städte brachte ihren Plan zu Fall. Und ihre Bitte um Wiederherstellung ihrer alten Freiheiten in Danzig beantwortete der Hochmeister Paul von Rußdorf nur mit der Versicherung, sie in ihren berechtigten Ansprüchen schützen zu wollen, wenn dieselben über die den andern Gästen im Lande zustehenden Rechte und Gewohnheiten nicht hinausgingen.[3]) Doch erlaubte er ihnen, nachdem am 20. Juni 1428 König Heinrich VI. die Organisation der englischen Kaufleute in Preußen, Skandinavien und dem Hansegebiet erneut bekräftigt hatte, im Dezember die Erwählung eines Aldermanns, der ihr Wortführer und Vertreter sein sollte. Und auch Danzig scheint gegen ihren Handel, besonders den Kleinhandel, etwas nachsichtiger geworden zu sein.[4]) Indes dies hörte sofort wieder auf, als es dem Hochmeister auch jetzt nicht gelang, die englische Regierung zur Wiederaufnahme der seinen Untertanen 1407 bewilligten Entschädigungszahlungen zu bewegen, als vollends 1432 eine englische Flotte bei Bergen vier Danziger Schiffe wegnahm mit der Behauptung, daß sie wendische seien und mit den wendischen Kapern in Verbindung ständen, und als zwischen den wendischen Städten und dem Norden im selben Jahr der Stillstand zu Horsens geschlossen wurde.[5]) Neue Anträge der englischen Kaufmannschaft in Danzig beim Hochmeister, ihr dieselben Rechte, Aufenthalts- und Organisationsverhältnisse zu bewilligen, wie die Hanse in London besitze, waren umsonst, zumal sie zu einem ganz besonders ungünstigen Zeitpunkt erfolgten.[6])

[1]) HR. 1. VIII n. 452, Hans. UB. VI n. 723, vgl. das. Anm. 1.
[2]) HR. 1. VIII n. 430 § 10.
[3]) HR. 1. VIII n. 453 § 2.
[4]) Hans. UB. VI n. 736, HR. 1. VIII n. 546 § 7, Hirsch, Danzig, S. 106.
[5]) Hans. UB. VI n. 1075, HR. 2. II n. 76 § 13; das. § 3, 4, 6, 24.
[6]) Hans. UB. VI n. 1065 u. Anm. 1, HR. 2. I n. 169, 241 § 12.

Denn ein abermaliger Vorstoß von englischer Seite gegen die Zollfreiheiten der Hanse hatte die Stimmung dieser und des Hochmeisters stark verschlechtert. Am 20. März 1431 bewilligte das Parlament außer der gewöhnlichen Subsidie des Tonnen- und Pfundgeldes für 1431 und 1432 noch eine Zuschlagssubsidie von 3 ß von der Tonne süßen Weins und 6 ₰ vom £ des Wertes aller anderen Waren. Ihre Zahlung wurde ebenfalls allen Fremden, somit auch den Hansen auferlegt. Jedoch vor der lebhaften Agitation, die das Londoner Kontor sofort bei der Hanse und dem Hochmeister hiergegen entfaltete, wich die englische Regierung einen Schritt zurück. Das Kontor erwirkte vom König eine Erklärung, die die Hansen auf Grund ihrer Privilegien — bis auf weiteres — von dem Zuschlag für frei erklärte, jedoch gegen Stellung von Bürgschaft für etwaige künftige Nachzahlung. Als Antwort darauf nötigte der Hochmeister die Engländer in Preußen zur Stellung einer gleich hohen Bürgschaftssumme, und auch die Hansestädte griffen anscheinend zu Gegenmaßregeln. Aber das Gesuch des Unterhauses des Parlaments, den in den Hansestädten dadurch an ihrer Habe geschädigten Engländern die gerichtliche Belangung der in England befindlichen Hansen zu gestatten, wies der König zurück. Als das Parlament im Juli 1432 ihm die Subsidie und den Zuschlagszoll auch für die beiden folgenden Jahre bewilligte, befreite er wieder gegen Bürgschaftsstellung die hansischen Kaufleute von der Zahlung des letzteren.[1]) An dem Anspruch, den Hansen trotz ihrer Privilegien neue und veränderte Zölle aufzuerlegen, hielt die englische Regierung also fest.

Diesem Vorstoß gegen die Zollvergünstigungen der Hansen fügte sie bald einen weiteren hinzu. Ein Parlamentsbeschluß verfügte Ende 1433, daß die Zölle nicht mehr wie bisher nach dem Einkaufspreis der Waren daheim, sondern nach ihrem Verkaufspreis in England berechnet werden sollten. Die Staatseinkünfte mußten den Vorteil, die Händler den Schaden davon haben. Das Londoner Kontor ließ sich nicht an einem Protest dagegen genügen. Es stellte den Handel ein in der Hoffnung, dadurch eine Zurücknahme des Beschlusses für die Hanse zu erreichen, und rief im April 1434 die Hanse um Schutz an.[2])

[1]) Kunze i. Hans. UB. VI n. 992 u. Vorbemerkung, woselbst das andere Material verzeichnet ist.

[2]) HR. 2. I n. 319, 357 § 26, vgl. S. 199 Anm. 1.

Der Zeitpunkt war günstig. Denn die Hanse konnte wegen des bevorstehenden Friedensschlusses zwischen den wendischen Städten und König Erich ihr Hauptaugenmerk endlich wieder der Lage ihres Verkehrs im Westen zuwenden. Der Hansetag, der im Juni 1434 in Lübeck tagte, vermochte den Hochmeister, die Politik der Hanse den Westmächten gegenüber zu unterstützen. Denn nur in Preußen konnten den Engländern empfindliche Schwierigkeiten bereitet werden. Um dem Vorgehen der Hanse von vornherein größeren Nachdruck zu geben, befahl der Hochmeister sogar den Engländern die Räumung seines Landes binnen sechs Monaten. Er hätte schwerlich einen so entschiedenen Ton gegen England angeschlagen, wenn ihm nicht wegen seiner schlechten Beziehungen zu Polen gerade sehr am Wohlwollen der Hanse gelegen gewesen wäre. Er bedang sich nur aus, daß die Hanse den größeren Nachdruck nicht auf die Wiederherstellung ihres Ansehens in Flandern, worauf es Lübeck in erster Reihe ankam, sondern auf die Beschirmung der hansischen Rechte in England lege.[1]) Demgemäß faßte der Hansetag zunächst Verhandlungen mit England ins Auge und beschloß für den Fall, daß seine Gesandtschaft keinen Erfolg erziele, den Abbruch des Verkehrs mit England und die Ausschließung der Engländer und ihrer Waren aus den Hansestädten.[2]) Zugleich unternahm er einen ganz neuen Vorstoß gegen den Handelsbetrieb der Fremden; außer anderen Handel und Verkehr regelnden Statuten erließ er, anknüpfend an die Anregung des Brügger Kontors von 1425, die Verfügung, daß Nichthansen nicht länger als drei Monate hintereinander und den Winter hindurch überhaupt nicht in Hansestädten verweilen dürften. Ganz besonders mußte dadurch der englische Verkehr in Preußen getroffen werden.[3])

Jedoch die hansischen Gesandten, vier Bürgermeister von Lübeck, Hamburg, Köln und Danzig, die am 22. Oktober 1434 über Brügge in London anlangten, bekamen vom königlichen Rat nur „vele soter wort na older Engelscher gewonheit“ zu hören. Der Kanzler erklärte, daß die von ihnen eingereichten Beschwerden und Schadenersatzansprüche längere Prüfung erforderten. Auch in

[1]) HR. 2. I n. 355 § 7, 9, 356 § 1, 2, 357 § 17—27, 360—362; siehe Band I S. 375f.

[2]) HR. 2. I n. 321 § 3, 4, 393 § 8.

[3]) HR. 2. I n. 321 § 27, 393 § 6, siehe oben S. 6f.

den Verhandlungen, die in Brügge beide Teile vom 5.—17. Mai 1435 miteinander führten, wurden die Hansen von den Engländern hingehalten, trotzdem schon im Januar das Ausweisungsdekret und Handelsverbot des Hochmeisters gegen die Engländer in Kraft getreten war, „dat en swarlike to herten gheet", wie die hansischen Boten Danzig mitteilten, und mit Beginn der Schiffahrt der Hochmeister seinen Untertanen den Verkehr nach England bis auf weiteres verboten hatte.[1]) Nach Ausgang der Verhandlungen, die nur die Verabredung neuer für Mitte Januar des folgenden Jahres gebracht hatten, verfügten die Gesandten den Abbruch des hansischen Verkehrs mit England; nach dem 5. Juni sollten die hansischen Kaufleute keine Waren mehr einführen, sondern in aller Stille binnen zwei Monaten England räumen; das Archiv des Londoner Kontors sollte dem Kontor zu Brügge, die Gildhalle und das Bischofstor zuverlässigen Leuten zur Bewahrung überantwortet werden.[2])

Das dilatorische Verhalten Englands gegen die Hanse wird erklärt durch die politischen Verhältnisse der Westmächte. Mit gespanntester Aufmerksamkeit wartete damals England die Schritte Burgunds ab. Bisher war die Interessengemeinschaft zwischen England und Burgund gegenüber Frankreich die Grundlage ihrer politischen Freundschaft gewesen. Aber auf wirtschaftlichem Gebiet hatte sich ein scharf zugespitzter Widerstreit zwischen beiden entwickelt. Die Erlasse Herzog Philipps von Burgund von 1428 und 1434 gegen die Ein- und Durchfuhr englischer Tuche durch seine niederländischen Provinzen[3]) zusammen mit der nun in Kraft tretenden hansischen Handelssperre verschlossen den Engländern die beiden Hauptabsatzgebiete ihres Tuchs. Ihrer Industrie und Wollproduktion drohte eine gefährliche Krisis.

Gelang es England, zu Burgund ein gutes Verhältnis zu bewahren, günstige Verkehrsbeziehungen wiederherzustellen, so konnte es gegen die Hansen eine energischere Sprache führen. Aber die von England im Frühjahr 1435 mit Flandern wegen des Wollhandels zu Calais geführten Verhandlungen waren erfolglos.[4]) Und nun

[1]) HR. 2. I n. 383—386, 407, 421, 429—432, 435, 437.

[2]) HR. 2. I n. 430 § 9, II, 435.

[3]) HR. 2. I n. 191, 192, 357 § 18, 19, VII n. 488 § 1, Hans. UB. VI n. 991 § 7; Schanz, Englische Handelspolitik. I S. 443. Siehe Band I S. 371f.

[4]) HR. 2. I S. 375 Anm. 1, n. 415 § 10.

brachte der Kongreß zu Arras vollends England die bittere Enttäuschung, daß Burgund mit seiner bisherigen Politik gänzlich brach und mit Frankreich, dem Erbfeind Englands, am 21. September 1435 Frieden und Bündnis schloß. Die Erbitterung darüber kam besonders im englischen Handelsstand schnell zum Ausdruck, dem nun nach wie vor die Märkte Burgunds für sein Tuch verschlossen bleiben mußten.[1]) Je mehr sich nun das Verhältnis zwischen diesen beiden Mächten zum Krieg zuspitzte, sah sich England genötigt, seinen Ton gegen die Hanse herabzustimmen, um wenigstens nach dieser Seite hin seinem Handel wieder offene Türen zu verschaffen. Somit ließ das Parlament im Herbst 1435 die Petition der aus Preußen und den Hansestädten ausgeschlossenen Engländer, die unter lebhafter Agitation gleiche Maßregeln gegen die Hansen forderten, unbeachtet, bewilligte dem König aber die Subsidie in derselben Weise wie früher für die beiden folgenden Jahre.[2]) In Calais, wohin der König wegen des gespannten Verhältnisses zu Burgund die Verhandlungen mit der Hanse verlegt hatte, warteten die englischen Gesandten ungeduldig seit dem Januar 1436 monatelang auf das Erscheinen der hansischen. Die Lage war für die Hanse denkbar günstig, um einen sie wahrscheinlich ganz zufriedenstellenden Vertrag von England zu erlangen. Man war jedoch in den leitenden hansischen Kaufmannskreisen — und die Politik ihrer Städte machte sich diese Auffassung zu eigen, — überzeugt, daß man mit England, ob man nun im Januar oder später verhandle, zu einem erwünschten Ende kommen werde.[3]) Aber die Gesandtschaft erlitt auch durch einen Streit zwischen dem Hochmeister und seinen Ständen über die Auswahl der preußischen Boten Verzögerung. Erst im März langten diese in Lübeck an.

Die strenge Durchführung der von der Hanse über England verhängten Sperre mußte einen für sie günstigen Friedensabschluß befördern. Aber die niederrheinischen Städte, besonders Köln, banden sich nicht daran. Der Hochmeister, dem der Friede zu Brecz am 31. Dezember 1435 vor Polen Ruhe und damit die Kraft gab, wieder einen stärkeren Eigenwillen gegenüber seinen Ständen

[1]) Siehe Band I S. 376.
[2]) HR. 2. I n. 559 u. Anm. 2.
[3]) HR. 2. I n. 524—526, 528, 535, 536.

und der Hanse zu zeigen, gestattete Engländern gegen Geldzahlungen, in Preußen Handel zu treiben.[1]) Dagegen glaubte die Hanse, den Verkehr nach Schottland den Ihrigen ruhig erlauben zu dürfen, wenn sie sich verbürgten, daß ihre Waren von dort nicht nach England weitervertrieben würden. Die besonders enge Verbindung, in die gerade damals Schottland und Frankreich durch die Verabredung der Heirat zwischen der Tochter König Jakobs I. und dem Dauphin traten, ließ jene Besorgnis noch weniger begründet erscheinen.[2])

Als die hansische Gesandtschaft endlich im April 1436 in Brügge erschien, mußte sie inne werden, daß durch ihr Zaudern der beste Augenblick zu günstigen Abschlüssen nicht nur mit England, sondern auch mit Flandern verpaßt, der Krieg zwischen Burgund und England schon im März ausgebrochen war. Der Wunsch Danzigs, daß die Gesandtschaft noch vor Ausbruch desselben mit England eine Verständigung erziele, „up dat men yo von hynnen eyne side vrii hadde to besoken", kam daher zu spät.[3]) Überhaupt wußten die burgundische Regierung und die Fläminger zu verhindern, sowohl daß die hansischen Boten nach Calais gelangten, als auch daß sie zufolge einer Aufforderung des Königs aus einem niederländischen Hafen nach England übersetzten. Sie kehrten daher im Juni nach Lübeck zurück, um angesichts der veränderten Lage das Weitere mit den Städten zu beraten.[4])

Die Verhältnisse waren derartig und entwickelten sich schnell in der Richtung weiter, daß sowohl England wie auch der Hanse die Verständigung miteinander erwünscht sein mußte. England bedurfte für seinen Krieg in vermehrtem Maß Artikel, die es ausschließlich von der Ostsee bezog, zum Teil auch beziehen mußte, Schiffsbauholz, Bogenholz u. a. Seinem Tuch die hansischen Gebiete wieder zu öffnen, mußte ihm dringendes Bedürfnis sein. Die Auffassung der Hanse wurde bestimmt durch die dauernde Nichtachtung, die ihre Beschwerden bei der burgundischen Regierung und den flandrischen Leden fanden, durch die blutige Katastrophe zu Sluys am 3. Juni 1436, die sie nötigte, in aller Stille ihre Verkehrs-

[1]) HR. 2. I n. 563, 568, 577, Hirsch, Danzig, S. 110.
[2]) HR. 2. I n. 542, 565, Pauli, Gesch. v. England, V S. 259f.
[3]) HR. 2. I n. 567.
[4]) HR. 2. I n. 561, 562, 595 u. Anm. 2.

beziehungen zu Flandern zu lösen, durch die völlige Überlegenheit der Engländer über ihre Gegner zur See und ihre große Kriegslust. Segelfertig lag Mitte Juni eine Flotte von 90 hansischen Schiffen im Zwijn, wagte aber aus Besorgnis, von den Engländern weggenommen zu werden, die Ausfahrt nicht.[1])

Die Mitsommerversammlung zu Lübeck beschloß daher, direkt auf dem Seeweg von der Elbe aus eine Gesandtschaft nach England zu schicken. Aber Monate vergingen wieder, ehe der Hochmeister einwilligte, daß der wackere Danziger Bürgermeister Heinrich Vorrath als Gesamtvertreter Preußens daran teilnahm. Erst nach Mitte Oktober 1436 segelten die hansischen Boten, die Bürgermeister Johann Clingenberg von Lübeck, Vicko vam Hove von Hamburg und Heinrich Vorrath von Danzig nebst dem lübecker Protonotar Johann Hertze und dem rechtsgelehrten Probst von Thorout, Dr. Franco Keddeken, aus der Elbe und trafen Ende Oktober in London ein. Jedoch es herrschte unter ihnen keine volle Einmütigkeit. Ihre Instruktionen wichen voneinander ab. Die wendischen Gesandten hegten lebhaftes Mißtrauen gegen Vorrath und fürchteten bereits „ene dove reyse“ zu tun.[2])

Diese Besorgnis mußte auch durch andre Umstände Nahrung erhalten. Zwar kam der Versuch Kölns, sich mit Unterstützung seines Erzbischofs mit England gesondert hinter dem Rücken der hansischen Boten zu verständigen, zu spät, um auf den Gang der hansisch-englischen Verhandlungen noch belangreichen Einfluß ausüben zu können. Aber die Ablehnung des hansischen Handelsverbots durch Köln, dessen Bürger viel zahlreicher als andere Hansen den Verkehr mit England, und zwar da die burgundischen Häfen verschlossen waren, über Kampen fortsetzten, erschwerte die Tätigkeit der hansischen Boten und machte die Engländer in ihren Forderungen beharrlicher.[3]) Und es verstimmte die englische Regierung, daß hansische Kaufleute und Schiffer sich auch um

[1]) HR. 2. I n. 573, 574, II n. 1, 4, 8 u. a., VII n. 494 § 6 u. Anm. 2, Korner, S. 563 § 1613, siehe Band I, S. 377. Der in dieser Zeit verfaßte Libell of englishe Policye hat die besondere Absicht, die Stimmung in England noch mehr aufzustacheln und selbstbewußter zu machen.

[2]) HR. 2. II n. 53, vgl. n. 16—18, Reibstein, Heinr. Vorrath, Marb. Diss.

[3]) HR. 2. II n. 19, 26, 27, 30, 37, 65, 79 § 4, 88, 89, III n. 345 § 16. Vgl. Reibstein, Vorrath, S. 43f.

das von ihr erlassene Verbot des Verkehrs mit Flandern nicht kümmerten.[1])

So zogen sich, nachdem der König am 6. November 1436 eine Kommission zu Verhandlungen mit den hansischen Boten bestellt hatte, die Erörterungen monatelang hin. Beide Teile reichten einander ihre Klagen und Antworten schriftlich ein.[2]) Wieder entfalteten die Kaufleute der Städte der englischen Nordostküste eine heftige Agitation beim Parlament und bei der Regierung gegen die Hansen, die den Verhandlungen ein ergebnisloses Ende zu bereiten drohte. Da war es abermals die englische Aristokratie, namentlich die geistliche, die trotz des Widerstandes der Kaufmannschaft und ihres Anhangs den hansischen Handel und Händler in Schutz nahm. Bischof Heinrich von Winchester, der Kardinal und Kanzler von England, griff zugunsten der Hanse in die Verhandlungen ein und bewirkte den Abschluß derselben.[3]) Am 22. März 1437 erfolgte der Vollzug der Verträge.

England verpflichtete sich darin abermals zur Bezahlung der noch rückständigen 20 000 Nobel an die Ordensuntertanen unter Festsetzung der Höhe und Termine der einzelnen Zahlungen, machte auch gleich eine Anzahlung von 500 M. (=1000 Nobel), lehnte aber Ersatz der letzthin diesen zugefügten Verluste ab. Es erkannte die Privilegien der Hanse vollinhaltlich an, u. a. also auch ihre Freiheit von der Subsidie, und sagte ihr den ungehinderten Genuß derselben zu. Die hansischen Kaufleute und Schiffer wurden von dem Gerichtsstand vor den englischen Admiralitätsgerichten im Interesse gerechter und schnellerer Justiz befreit und die Erledigung ihrer Klagen in See- und Handelssachen besonderen vom Könige dazu ernannten Richtern übertragen. Dagegen gestanden die hansischen Boten den Engländern zu, nachdem deren Versuche, festbestimmte Privilegien und Zusagen zu erlangen, wiederholt von ihnen abgewiesen und schließlich auf Verlangen des Kardinals aufgegeben waren, daß ihr Handel und Verkehr in Preußen und den Hansestädten sich aller seit zehn, zwanzig, ja hundert Jahren genossenen Vergünstigungen erfreuen sollte.[4])

[1]) HR. 2. II n. 22 u. Anm. 2, 29—31.

[2]) Die hansischen Klagen sind zu entnehmen aus HR. 2. I n. 384, 385, II n. 77, 78, III n. 709 § 23, VII n. 488B.

[3]) HR. 2. II n. 65, 67, Korner S. 566 § 1626.

[4]) HR. 2. II n. 84.

Mühsam war dies Ergebnis errungen, aber es war für die Hanse zufriedenstellend. Der englische König ehrte die hansischen Gesandten in Anerkennung ihrer für die Wiederherstellung der guten Beziehungen zwischen beiden Mächten aufgewandten Mühe, durch Auszeichnungen.[1]) Aber in den englischen Hafenstädten stieß der Vertrag bei den Kaufleuten und Beamten auf heftigen Widerstand, „den van herten leet is, dat wy meer vryheit dan se sulven in copenschop hebben", wie Vorrath an Danzig schrieb, und die sich namentlich gegen die Befreiung der Hansen von der Subsidie sträubten.[2])

Eine längere Tätigkeit widmeten inzwischen nach Abschluß des Friedens die Hanseboten dem Kontor zu London und seinen Angelegenheiten, dem bereits die letzte Gesandtschaft Ende 1434 namens der Hanse ein eigenes Siegel verliehen hatte.[3]) Offenbar bedurfte das Kontor, um die hansischen Freiheiten, die hansischen Interessen überhaupt tatkräftig und nachdrücklich England gegenüber wahrnehmen und vertreten zu können, einer größeren inneren Kräftigung und Geschlossenheit. Die Statuten, die deshalb die Boten ihm am 29. Mai 1437 erteilten, enthielten die grundlegenden Bestimmungen über die Verfassung und Behörden des Kontors.[4]) Die Boten erließen ferner für die hansischen Kaufleute und Schiffer eine Anzahl Bestimmungen in der Absicht, sie über ihre Pflichten und Rechte im Verkehr mit England und gegenüber dem Kontor genau zu unterrichten und Verstößen derselben gegen den Vertrag und die Privilegien tunlichst vorzubeugen. Dieselben gaben die Zollsätze für Ein- und Ausfuhr und die Befreiung der Hansen von den Admiralitätsgerichten bekannt. Sie enthielten die Weisung, Übergriffe von englischen Städten und Beamten nicht auf sich beruhen zu lassen, sondern dem Kontor sämtlich zur Anzeige zu bringen. Sie warnten davor, nichthansische Waren in der Ein- und Ausfuhr die Vorteile der hansischen Privilegien genießen zu lassen und dadurch England die Zollbeträge zu hinterziehen. Sie verboten den einzelnen, wohl besonders im Hinblick auf Köln, ohne vorherige Verständigung des Kontors vom König besondere

[1]) HR. 2. II n. 180, 226.
[2]) Vgl. HR. 2. II n. 38, 39, 43, 44, 48, 51, 71, 73—75, 83, VII n. 461, 462.
[3]) HR. 2. I n. 383 § 15.
[4]) HR. 2. II n. 81.

Vergünstigungen irgendwelcher Art zu erwerben. Sie forderten die Registrierung der hansischen Ein- und Ausfuhr in allen von den Hansen besuchten Häfen Englands durch die Hansen und Einsendung der Verzeichnisse an das Kontor zu London, um diesem eine genaue Kontrolle über die Entrichtung des ihm zustehenden Schosses zu ermöglichen und Hinterziehungen desselben zu verhindern.[1])

König Heinrich VI. und die Hansestädte genehmigten bald den Vertrag.[2]) Der Hochmeister jedoch und seine Städte lehnten ihn aus später zu erörternden Gründen ab. Dennoch, obwohl er in Preußen nie Gültigkeit erlangte, blieb er für die Beziehungen der Hanse zu England in allem Wesentlichen die Grundlage des gegenseitigen völkerrechtlichen Verhältnisses bis zum Utrechter Frieden im Jahre 1474.

Die burgundische Regierung, die seit dem Bruch zwischen der Hanse und Flandern mit besonderer Aufmerksamkeit das Verhältnis der Hanse zu England verfolgte, dachte zwar im März 1437 ein Geschwader nach Skagen zu senden, um im Fall der erwarteten Wiederanknüpfung der hansisch-englischen Beziehungen den Verkehr zwischen England und den Ostseestädten zu verhindern, führte diese Absicht aber nicht aus.[3]) Zwischen Burgund und England jedoch kam es erst im Oktober 1439, nachdem der Versuch einer Vermittlung, den Heinrich Vorrath im Auftrag des englischen Königs bei seiner Rückkehr aus England unternahm, an der Weigerung des Herzogs gescheitert war,[4]) zum Abschluß eines dreijährigen Freizügigkeitsvertrags, der die Grundlage aller späteren derartigen Verträge zwischen beiden Mächten im 15. Jahrhundert gebildet hat.[5]) Die burgundischen und hansischen Sperrmaßregeln gegen das englische Tuch aber scheinen bewirkt zu haben, daß dieses in vermehrtem Maß Aufkäufer an den mit England verkehrenden Italienern fand. Wenigstens klagte 1439 Köln über eine zunehmende Konkurrenz des englischen Tuchs mit seinem eigenen und dem niederländischen in Venedig.[6])

---

[1]) HR. 2. II n. 82.
[2]) HR. 2. II n. 85, 86.
[3]) HR. 2. II n. 110.
[4]) HR. 2. II n. 224.
[5]) Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 292.
[6]) Knipping, Kölner Stadtrechn. I S. LXIV Anm. 4.

In Preußen traten auf Grund des Vertrags von 1437 die Engländer nun mit den weitestgehenden Ansprüchen hervor.[1]) Sie legten zur Begründung derselben sogar eine sicher gefälschte Urkunde vor, angeblich die Kopie privatim von Vorrath dem König inbetreff ihres Verkehrs in Preußen besiegelter Zugeständnisse. In Danzig entstand darüber peinliches Aufsehen. Man hielt Vorrath sogar für einen Verräther. Und als er selbst endlich, nachdem er vom Bischof von Münster aus Rache für die Besetzung Emdens durch Lübeck und Hamburg ein halbes Jahr in Kloppenburg gefangen gehalten war, nach Danzig heimkehrte und Rechenschaft über seine Tätigkeit ablegte, begegneten ihm die Kaufleute dort mit solchem Haß, daß er eine Zeitlang seines Lebens unter ihnen nicht sicher zu sein meinte und sich um Schutz an den Hochmeister wandte. Er fand aber auch von seiten seines Mitgesandten Dr. Keddeken und des Londoner Kontors die glänzendste Verteidigung und Rechtfertigung.[2]) Die Annahme des Vertrags lehnte der Hochmeister auf Betreiben Danzigs England gegenüber mit der Motivierung ab, daß Vorrath durch Einwilligung in den Artikel über die Handelsfreiheit der Engländer in den Hansestädten seine Vollmacht überschritten habe.[3])

Und so hielt Danzig den Verkehr der Engländer bei sich trotz ihrer Proteste und trotz der Beschwerden ihres Königs nun mit noch vermehrter Strenge in Schranken. Neue Erbitterung in England, neue Reibereien zwischen Engländern und Hansen waren die Folge. Aber sowohl die wendischen Städte wie auch Danzig ließen es, da sie sich zu Flandern-Burgund und seit 1441 auch zu Holland wieder in guten Beziehungen befanden, auf einen neuen Vorstoß Englands ankommen. Jene bestritten dem König gegenüber lakonisch das Vorhandensein alter vertragsmäßiger Freiheiten der Engländer bei sich. Danzig erklärte die Engländer, da sie in Preußen mit mehr Gunst- und Freundschaftsbeweisen bedacht würden als die anderen Fremden, für sehr undankbar und ihre Klagen für nichtig.[4]) Da erneuerte das Parlament 1446 einen schon vor vier Jahren gefaßten und ganz vorübergehend auch damals zur

[1]) HR. 2. II n. 221 § 7, 222, V n. 147, vgl. Hirsch, Danzig, S. 112.
[2]) Vgl. Reibstein, Vorrath, S. 58.
[3]) HR. 2. VII n. 486 § 5ff., vgl. III n. 504 § 4, 19.
[4]) HR. 2. II n. 645—647, 655.

Ausführung gebrachten Beschluß über die Aufhebung der hansischen Privilegien. Sie sollte erfolgen, wenn der Vertrag von 1437 nicht bis Michaelis 1447 überall in hansischen Gebieten genehmigt sei.[1]) Köln, Lübeck und das Londoner Kontor ersuchten vergeblich den Hochmeister, alles zu vermeiden, was den Frieden der Hanse mit England gefährden könne. Köln, auf das sich auch diesmal die Entziehung der Privilegien nicht erstrecken sollte, suchte vorsichtig jeder Hineinziehung in den hansisch-englischen Konflikt aus dem Wege zu gehen.[2]) Das Kontor zu London aber besaß im Frühjahr 1447 weder im Ober- noch im Unterhaus gerade viele Freunde; Kardinal Heinrich, der Hauptgönner der Hansen und besonders der Kölner, hatte sich schon seit etlicher Zeit von den Staatsgeschäften in die Stille seiner Diözese zurückgezogen und starb am 11. April 1447.[3])

Doch hatte das Kontor auch seinerseits mannigfache Klagen gegen England vorzubringen. Die Stapelpflicht für Wolle, Wollfelle, Leder, Zinn und andere englische Exportartikel war in den letzten Jahrzehnten mehr und mehr verschärft worden; nur in Calais den Stapelkaufleuten durften sie abgekauft werden. Die Hansen sollten in England nicht mehr mit anderen Fremden, sondern nur mit den Engländern selbst Handel treiben, wie es allerdings durch ein Gesetz 1439 von allen Fremden, insbesondere den Italienern, verlangt war,[4]) sie sollten den von ihnen eingeführten Rheinwein nicht mehr verzapfen, sondern nur noch im großen verkaufen u. a. m. Bei Streitigkeiten zwischen Deutschen und Engländern wurden die Gerichtshöfe nicht, wie das Privileg von 1303 zugestand, halb und halb aus englischen und deutschen Beisitzern gebildet, sondern nur aus englischen. Den Schaden, den die Hansen von 1409—1436 und anschließend im englisch-flandrischen Krieg und später durch englische Kriegsschiffe und Kaper erlitten hatten, berechnete das Kontor auf über 330 000 Nobel.[5])

Dem Hansetag zu Lübeck im Mai 1447, der diese Klagen des Kontors entgegennahm, gelang es nicht, eine Verbindung der englischen

[1]) HR. 2. III S. 150 Anm., vgl. II n. 439 § 19, 47, 538—540, S. 455 Anm. 2, n. 644, 682, 683, III n. 5, S. 3 Anm. 2.

[2]) HR. 2. III n. 265, 267, 268, S. 149 Anm. 1 vgl. Lüb. UB. VIII n. 334.

[3]) HR. 2. III n. 283, Pauli, Gesch. v. England, V S. 285.

[4]) Vgl. Schanz, Engl. Handelspolitik, I S. 409 ff.

[5]) HR. 2. III n. 257, 284, 288 § 10, VII n. 488.

mit der flandrischen Angelegenheit und ein Zusammenwirken mit dem Hochmeister wie 1434 zu erzielen. Denn dieser hatte mit seinen Städten bereits die Aussendung einer eigenen Gesandtschaft nach England vereinbart, deren Instruktion in die Mahnung ausklang, es ja nicht zum Bruch mit England kommen zu lassen.[1]) Auch Köln sprach sich entschieden gegen einen solchen aus. Jedoch die Engländer forderten durchaus die gleichen Rechte in Preußen und den Hansestädten, und da die preußischen Boten keine Vollmacht hatten, dies zu bewilligen, drohte König Heinrich VI. am 2. Dezember 1447 dem Hochmeister, daß er den Hansen ihre Privilegien in England entziehen müsse, sie aber sofort wieder in Kraft setzen werde, wenn Preußen den Vertrag von 1437 genehmige und eine gebührende Entschädigung bewillige.[2]) Der Mißerfolg der preußischen Gesandtschaft, die im Januar 1448 nach halbjährigem Aufenthalt aus England heimkehrte, war gewiß in erster Linie der Agitation der englischen Kaufmannskreise zu danken. Die Gereiztheit dieser aber war von ganz anderer Seite her, an sich ohne jeden Zusammenhang mit der hansischen Angelegenheit, inzwischen noch bedeutend vermehrt worden.

Den Frieden, der im Dezember 1432 zu Kopenhagen zwischen England und dem skandinavischen Norden geschlossen war,[3]) hatten die Engländer schnell wieder gebrochen. Da sie in Bergen auch jetzt nicht neben den Hansen aufkommen konnten, hatten sie den verbotenen Verkehr nach Island wieder aufgenommen und obendrein dort wieder Gewalttaten gegen die dänischen Beamten und die Einwohner begangen. Schwer gereizt griff König Christof zu Zwangsmaßregeln. Mittsommer 1447 arrestierte er im Sund eine Anzahl aus der Ostsee kommender englischer Schiffe und warf mehrere Engländer ins Gefängnis. Aber die arrestierten Schiffe entflohen durch den Belt. Da man im europäischen Westen gewohnt war, den skandinavischen Norden und die Hansestädte immer in engem Zusammenhang zu sehen, ist es kaum zu verwundern, daß in England die Behauptung auftauchte und weithin Glauben fand, die Hansen hätten den nordischen König zu diesem Vorgehen angestiftet.[4])

[1]) HR. 2. III n. 280 § 8, S. 164 Anm. 1, n. 283, VII n. 486.

[2]) HR. 2. III. S. 164 Anm. 1, n. 294, 464, 479.

[3]) Siehe Bd. I S. 252.

[4]) HR. 2. III n. 464, 531, Strals. Chronik, hg. v. Mohnike u. Zober, I S. 187, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 156ff.

Jedoch einem Vorstoß Englands gegen die Hanse war die allgemeine Lage nicht günstig. Herzog Philipp von Burgund hatte auf Vorstellungen seiner flandrischen Untertanen wie 1434, nachdem er vergeblich mit England über Erleichterungen des Wollhandels in Calais verhandelt hatte, am 12. Januar 1447 die Ein- und Durchfuhr englischer Tuche durch seine Länder aufs neue verboten. Er hatte überdies die englischen Kaufleute aus denselben verwiesen, sehr zum Schmerz der Merchant Adventurers in Antwerpen, deren Handel dort seit dem Aufstand Brügges 1437 emporzublühen begonnen hatte.[1]) Brachen daher die Engländer jetzt mit der Hanse und dem Orden, so verschlossen sie sich dadurch selbst die letzten und wichtigsten Gebiete ihres Exporthandels und hatten den größten Schaden zu tragen. Es kam hinzu, daß trotz der Verheiratung König Heinrichs VI. mit einer französischen Prinzessin, Margarethe von Anjou, der Krieg Englands mit Frankreich im Frühjahr 1448 wieder ausbrach. Das schlechte Verhältnis zu Burgund, zum skandinavischen Norden, der Krieg mit Frankreich legten England die Aufrechterhaltung leidlicher Beziehungen zur Hanse und mit Rücksicht auf den Ostseeverkehr der Seinen die Wiederherstellung des Friedens mit dem Norden nahe. Verhandlungen, die zwischen einer englischen Gesandtschaft, den wendischen und preußischen Städten und dem Orden im März 1449 in Lübeck geführt wurden, vertagten jedoch nur die Erledigung der Streitfragen und bestimmten, daß bis zum 24. Juni 1451 beiderseits keine neuen Kampfmaßregeln getroffen werden dürften.[2]) Am 17. Juli 1449 vereinbarte diese englische Gesandtschaft in Kopenhagen auch mit König Christian I. von Dänemark, der noch im Frühjahr in Fortsetzung der Politik seines Vorgängers den Preußen verboten hatte, englische Güter durch den Sund zu führen, einen Stillstand bis Michaelis 1451.[3]) Alle diese friedlichen Aussichten aber waren schnell getrübt. Noch vor Abschluß des letzteren Vertrages waren die Beziehungen zwischen England und der Hanse durch eine schwere Gewalttat der Engländer in Frage gestellt.

Im Mai 1449 lag eine große englische Flotte im Kanal und

[1]) HR. 2. III S. 202 Anm. 1, Prien, Documents etc., 2. Serie, II S. 66, 67, Schanz, Engl. Handelspol., I S. 9, 443.

[2]) HR. 2. III n. 460, 463—470, 503—505, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 125ff.

[3]) Christensen, Unionskongerne, S. 172ff., 205.

überwachte die burgundischen Küsten, um die junge Schottenkönigin mit ihren Schätzen wegzufangen, die von ihrem Vater, dem Herzog von Geldern, und von Herzog Philipp von Burgund nach Schottland gesandt werden sollte. Auf diese Flotte traf am 23. Mai eine große von der westfranzösischen Küste zurückkehrende Handelsflotte, die mit Salz aus Brouage und der Baie, mit Wein und anderen westfranzösischen Waren befrachtet war und unter deren 110 Schiffen 50 hansische, die andern aus Holland, Seeland und Kampen waren. Sie wurde von der englischen Flotte unter Robert von Caen und anderen angehalten unter dem Vorgeben, daß sie Waren England feindlicher Mächte an Bord führe, und nach Southampton gebracht. Dort wurden die nichthansischen und Kampener Schiffe nach Wegnahme der Güter freigelassen, die hansischen jedoch, von denen 16 in Lübeck, 14 in Danzig, zwei in Wismar beheimatet waren, nebst ihren Gütern zurückbehalten, diese verteilt, die Matrosen laufen gelassen, die Kapitäne gefangen gesetzt, die Schiffe der englischen Flotte eingereiht, die dadurch eine bedeutende Verstärkung erfuhr, denn die hansischen Baienfahrer waren in der Regel nach Größe und Bauart die stattlichsten Fahrzeuge der hansischen Marine. Lübeck allein berechnete seinen Schaden auf 125000 rheinische Gulden. Wie das Londoner Kontor erfuhr, war die Tat eine Vergeltung für die Anhaltung der englischen Schiffe im Sunde durch König Christof 1447.[1]) Jedoch sie war vielmehr ein Ausbruch der aus verschiedenen Gründen, auch wegen der Verluste in Frankreich, sehr erregt gewordenen Volksstimmung. Den letzten Anstoß aber hatte der ergebnislose Ausgang der Verhandlungen zu Lübeck gegeben. Und bald hatten die Hansen weitere Gewalttaten zur See und andere Angriffe zu erdulden.[2])

Auf die Wegnahme der Baienflotte antworteten die geschädigten Mächte Burgund, der Orden und Lübeck mit Arrestierung aller in ihrem Machtbereich befindlichen Engländer und ihrer Güter.[3]) Da Verhandlungen mit Burgund erfolglos waren, mußte England den

[1]) Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 127f., HR. 2. III n. 530—532 u. Anm. 1, 535, V n. 263 § 18; HR. 3. I n. 227 § 3. Hans. UB. IX n. 196 § 2. Die Schadenverzeichnisse der Danziger und Lübecker vgl. Hans. UB. VIII n. 84, 215, 380 § 5.

[2]) HR. 2. III n. 531, 532, 535.

[3]) HR. 2. III n. 533, 536, 555 § 1, 2, 557, 559, 560, 571, Hans. UB. VIII n. 46; vgl. Schanz, Engl. Handelspol., I S. 444.

Bruch mit der Hanse zu vermeiden suchen. Und dies war auch der Hanse erwünscht, da ihr Verhältnis zu Flandern gerade unbestimmt und auch die Erneuerung des wendisch-holländischen Stillstands noch nicht gesichert war. Darum verschob sie auch die Entscheidung über einen Antrag Burgunds, sich dem Verbot der englischen Tuche anzuschließen.[1]) Ihre Gesandtschaft, die im Herbst 1449 sich zu Verhandlungen mit Flandern in Brügge aufhielt, vereinbarte am 2. November mit einem englischen Unterhändler, Dr. Thomas Kent, die Wiederherstellung des Stillstands und der gegenseitigen Verkehrsfreiheit bis Martini 1450.[2]) Aber viele Engländer glaubten, daß zwischen England und Preußen Krieg sei. Denn der Hochmeister lehnte die Befreiung der Engländer von dem Arrest in Preußen ab, und Danzig und auch Lübeck blieben vom Genuß der hansischen Privilegien in England ausgeschlossen. Überhaupt ließen die Anfeindungen und Schädigungen von Hansen nicht nach, die seeräubernden Engländer ließen verlauten, „dat se nemen wolden allent, dat Dudesch spreken konde", ausgenommen die Holländer und andere Untertanen des Herzogs von Burgund.[3]) Der Haß gegen die Hansen war also größer als gegen die Angehörigen Burgunds. König und Regierung aber waren offenbar nicht mächtig oder entschlossen genug, um gegenüber der kriegslustigen Stimmung der englischen Handels- und Schifferkreise ernstlich für Frieden zu sorgen.

Die Lage Englands war überhaupt traurig. Damals ging der Rest der Normandie an die Franzosen verloren, selbst Bordeaux, fast das letzte Bollwerk der englischen Macht in Südwestfrankreich, fiel. Franzosen und Bretagner traten mit achtunggebietenden Geschwadern im Kanal auf, störten den Seeverkehr Englands und beunruhigten die englischen Küsten. Im Innern rangen die Parteiungen der Großen miteinander um die politische Macht und um materielle Bereicherung. Im Süden des Landes, in Kent, machte sich die Erbitterung des Landvolks über die Gewalttaten der Großen, die Rechtsunsicherheit, die nationalen Verluste in blutigem Aufruhr Luft. Bezeichnenderweise forderten die Kenter Rebellen auch die Bestrafung derjenigen, die die hansischen Schiffe weggenommen und dadurch die Absatz- und Produktionsverhältnisse des Landes

[1]) HR. 2. III n. 546 § 7, 608, 615 § 2.
[2]) HR. 2. III n. 563.
[3]) HR. 2. III n. 626, 627 § 8, 640 § 3, 4.

empfindlich geschmälert hätten, und begehrten deshalb einen schnellen Friedensschluß mit Preußen.[1]) Die Landbevölkerung, und gewiß nicht nur in Kent, war den Hansen gewogen, entbehrte den hansischen Verkehr ungern und empfand sein Ausbleiben als Schädigung ihrer Interessen.

Da erhielt die Feindseligkeit in England gegen die Hanse im Sommer 1450 neue Nahrung durch ein Ereignis, das die Verwicklung in hohem Grade steigern mußte. Schon Ende 1449 hatte sich König Heinrich erboten, seine Gesandten baldmöglichst nach Preußen und Lübeck zur Schlichtung der beiderseitigen Streitigkeiten zu schicken. Lübeck hatte diesen daraufhin bis zum 24. Juni 1450, Hochmeister Siegfried von Feuchtwangen vom 1. Mai ab auf ein Jahr Geleit erteilt.[2]) Jedoch die Ausreise der englischen Gesandten, Dr. Thomas Kent und zweier Kaufleute aus London und Lynn, Johann Stocker und Heinrich Bermingeam, verzögerte sich bis in den Juli 1450. Ihre Hauptaufgabe sollte die Herstellung eines Friedens mit Preußen sein, denn nur danach trügen, wie ein preußischer Kaufmann aus England dem Hochmeister um diese Zeit mitteilte, die Großen und das Volk Verlangen, weil der größte Teil der Waren, die England bedürfe, dorther komme; hätten sie mit Preußen Verkehr und Freundschaft, so würden sie sich an die ganze Hanse nicht kehren.[3]) Die Gesandten nahmen denn auch ihren Weg direkt nach Preußen mit zwei großen tuchbeladenen englischen Schiffen, aber bei Skagen wurde etwa Ende Juli das Schiff, in dem die Gesandten sich befanden, von Lübecker Bergenfahrern weggenommen und die Gefangenen nach Lübeck gesandt.[4]) Das Schiff, das mit seiner Ladung angeblich einen Wert von 100000 rheinischen Gulden hatte, führten sie mit sich nach Bergen, wo König Christian Beschlag darauf legte, aber trotz seines friedlichen Verhältnisses zu England das Gut in Kopenhagen verkaufen ließ und die Ansprüche seiner Eigentümer, Engländer, Kölner, Danziger, Hertogenboscher, ignorierte.[5])

[1]) HR. 2. III n. 638, vgl. Pauli, Gesch. Englands, V S. 307 ff. Vgl. über die inneren Verhältnisse Englands auch die beiden Briefe eines preußischen Kaufmanns an den Hochmeister HR. 2. III n. 669, 670.

[2]) HR. 2. III n. 572—574, 594 § 2, 3, 9, 595—597, S. 448 Anm. 2, n. 611.

[3]) HR. 2. III n. 637 u. Anm. 1, 642, 647, 669, 670.

[4]) Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 132.

[5]) Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 133, Chronik Gerens bei Bruns,

Schwerlich hatten die Bergenfahrer im Einverständnis mit Lübeck gehandelt. Allerdings war der Zeitpunkt des den englischen Gesandten von Lübeck erteilten Geleits verstrichen und scheint Lübeck auch im Gedenken an frühere Vorkommnisse befürchtet zu haben, daß der Orden unter Umständen vor dem Abschluß eines Sondervertrages mit England nicht zurückschrecken, Lübeck im Stich lassen werde. Ohnehin waren beide über die gegen Flandern anzuwendende Politik verschiedener Meinung. Dem lübischen Rat gehörten in diesen Jahren, was überhaupt eine Seltenheit war, zwei Bergenfahrer, Johann Russenberg und Johann Sina, an,[1]) und sicherlich saß in ihm mancher und gab es auch sonst viele Lübecker, die 1449 durch die Engländer geschädigt waren und irgend einen günstigen Zufall herbeiwünschten, um den Engländern Abbruch zu tun. Zum Vollzugsorgan dieser Wünsche machten sich die Bergenfahrer. Die Stimmung des Rats war ihnen durch Vermittlung ihrer ihm angehörenden Genossen sicher nicht unbekannt. Sie glaubten ohne Zweifel im Ratsinteresse zu handeln.[2])

Das Aufsehen, das der Tat der Lübecker Bergenfahrer folgte, war allgemein und groß. Die beteiligten Mächte, England und Preußen, waren aufs höchste entrüstet, daß dadurch ihre von beiden erhoffte Verständigung verhindert war und daß Lübeck die Engländer in Gefangenschaft behielt. In England wurde sofort Arrest über alle hansischen Kaufleute und ihre Güter, es waren meist Kölner und Preußen, verhängt. Das Vorgehen der englischen Regierung und die Tat Lübecks überhaupt begegneten sofort dem heftigen Widerspruch Kölns und Preußens. Und hier kam die große Besorgnis hinzu, daß Lübeck mit England Krieg führen und ähnlich wie in den letzten Kriegen mit dem Norden und mit Holland den Sund sperren, den Osten zwingen wolle, in Lübeck zu Markte zu gehen.[3])

Bergenfahrer, i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 352, Christensen, Unionskongerne, S. 187f., von der Ropp i. HR. 2. III S. 521f. u. die Anm. Die Ansprüche der Geschädigten vgl. das. n. 686, VII n. 525, III n. 691, 706, IV n. 458 § 20, V S. 49 Anm. 3, n. 213, 219, Hans. UB. VIII n. 6, 46, 50 u. Anm. 1, 53, 60 u. Anm. 2, IX n. 285, 323 u. Anm. 2, 537 § 6.

[1]) Bruns, Bergenfahrer, i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. CXLIV.

[2]) Vgl. Hans. UB. IX n. 323.

[3]) HR. 2. III n. 636 § 2, 646, 647, 654, 661, 662, 666 u. Anm. 2, 667, 669 S. 509.

Lübeck und England waren einander für ihren Handel unter normalen Verhältnissen nicht unentbehrlich. Die lübischen Verkehrsinteressen in England waren, verglichen mit den kölnischen oder preußischen oder mit den lübischen auf anderen Gebieten, geringfügig. Das kommt auch in der Tatsache zum Ausdruck, daß der Einfluß Lübecks und der wendischen Städte überhaupt in der Organisation und Verwaltung des Londoner Kontors stark zurückstand. Denn dieses schied sich in das kölnisch-geldrische, das preußisch-livländische und das westfälisch-sächsisch-wendische Drittel.[1]) Aber Lübeck stellte sich in diesem Zusammenstoß der Hanse mit England, da sowohl Köln und die rheinischen Hansestädte als auch der Orden und die preußischen die größte Neigung bezeigten, ihre Friedensinteressen gesondert zu verfolgen, auf den hansischen Standpunkt. Die Hansestädte mußten als eine Interessengemeinschaft, als eine Einheit gegenüber England zusammenhalten, wenn sie mit Aussicht auf Erfolg Schadenersatz fordern, ihre Privilegien bewahren, ihre Verkehrspolitik gegenüber den Engländern bei sich durchführen wollten. Und an dieser Politik hielt Lübeck während des nächsten Vierteljahrhunderts fest, bis es sie siegreich durchgeführt hatte.

Lübeck behielt die englischen Gesandten in Gewahrsam und ließ sie unter seinen Augen im September 1450 mit den Hansestädten verhandeln, von denen namentlich die rheinisch-süderseeischen zahlreich vertreten waren. Eine Tagfahrt zu Utrecht für den Mai 1451 wurde zwischen den Engländern und Hansen verabredet. Den Hansen sollte wieder der volle Genuß ihrer Privilegien eingeräumt werden, doch verlangte die Hanse, daß ihr dies außer durch den König gleichwertig noch besonders durch die acht Städte seines Reichs, London, York, Boston, Hull, Bristol, Lynn, Norwich und Ipswich, garantiert werden solle. Sie wollte dadurch offenbar diese Hauptsitze der ihrem Handel und ihren Privilegien feindlichen Elemente in stärkerer Weise zum Frieden verpflichten. Sie versuchte dies in einer Form zu tun, die in Flandern für ihre Privilegien hundert Jahre vorher bestanden hatte, und die Lübeck, trotzdem sie durch die fortschreitende Steigerung der herzoglichen Macht faktisch gegenstandslos geworden war, noch immer festzuhalten strebte. Auf dies Verhältnis der flandrischen Landesherrschaft

[1]) Vgl. Lappenberg, Stalhof, II S. 104, HR. 2. VII n. 338 § 194. 1.

und Städte zu ihren dortigen Privilegien wies die Hanse denn auch die über diese Forderung befremdeten Engländer hin. Sie wünschte daher ferner, daß die geplante Tagfahrt auch von Bevollmächtigten dieser englischen Städte besandt werde. Auch die Beobachtung, daß die Macht des Königtums in England in starkem Niedergang begriffen und in Flandern einst die Garantierung ihrer Privilegien durch die dortigen Städte für sie sehr förderlich gewesen war, dürfte der Hanse diesen Plan, dessen Urheber sicher Lübeck war, annehmbar gemacht haben.[1])

Aber die Verhandlungen zu Utrecht im Mai 1451 verliefen ergebnislos. Verstimmte es schon die östlicheren Hansestädte überhaupt, daß der unbeschränkte Gebrauch der Privilegien nur den westlichen Hansen, den Kölnern, aber nicht den Lübeckern, Hamburgern, Danzigern und anderen Ostseehansen von England gewährt wurde,[2]) so nahm die Auswahl der englischen Gesandten überhaupt die Aussicht auf Wiederherstellung des Friedens. Es gehörten zu ihnen die Kaufleute Bermingeam und Stocker, den Lübeck im März freigelassen hatte, um in England für die Hansen Schadenersatz zu erwirken, sowie Dr. Kent, der unter Bruch seines dem Rat gegebenen Gelübdes aus Lübeck bald darauf nebst anderen gefangenen Landsleuten entflohen war.[3]) Die Weigerung der lübischen Boten, mit dem eidbrüchigen Mann zu verhandeln, gelang es zwar schließlich den vereinten Vorstellungen der anderen Hanseboten zu überwinden. Dennoch kam es zu wirklich sachlichen Verhandlungen nicht. Neue wurden für das nächste Frühjahr in Aussicht genommen.[4]) Die Uneinigkeit unter den Hansestädten verhinderte Lübeck an der Durchführung einer kräftigen und würdigen Politik und kam den Wünschen der Engländer nach Fortgang des friedlichen Handelsverkehrs entgegen.

Den westlichen und östlichen Hansen erschien nun noch mehr Lübeck als das Hindernis einer friedlichen, ihren Interessen dienlichen Politik. Schon vor der Utrechter Tagfahrt hatten der Orden und seine Städte erwogen, ob ihre Boten, wenn eine Verständigung zwischen der Hanse und England an Lübeck scheitere, sich dann

[1]) HR. 2. III n. 651, 653 § 5—8, 658, 659.

[2]) HR. 2. VII n. 524, III n. 669, 670.

[3]) HR. 2. III n. 702, IV n. 14, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 133. HR. 2. III n. 708 u. Anm. 1, 709 § 5.

[4]) HR. 2. III n. 709, 712, Hans. UB. VIII n. 47 passim.

nicht insgeheim mit den Engländern über gegenseitige Verkehrsfreiheit verständigen sollten.[1]) Während der Tagfahrt aber schlug Köln den süderseeischen und rheinischen Städten vor, die auch in der Schoßfrage in den Niederlanden dem Brügger Kontor gegenüber mit ihm gleiche Interessen hatten, die Leitung der Hanse, wenn die Haltung Lübecks die Verständigung mit England verhindere, einer anderen Stadt — natürlich Köln — zu übertragen.[2]) Für den Fall eines lübisch-englischen Konflikts sicherte sich Köln die Fortdauer der königlichen Gunst und des Handelsfriedens für seine Bürger.[3])

Mit Spannung erwarteten England und die Hansestädte die Entscheidung Lübecks. Dieses aber begehrte vor allem weiteren, daß England ihm Genugtuung für die mitten im Frieden erfolgte Wegnahme seiner Baienschiffe bewillige und Kent und Stocker, der nach Schluß der Utrechter Tagfahrt unter Bruch seines Wortes nicht wieder nach Lübeck zurückgekehrt war, sich ihren Eiden gemäß wieder zur Gefangenschaft stellten. Wenn nicht, kündigte es England Fehde an und setzte von seinen Forderungen und Absichten gleichzeitig am 29. September 1451 auch den Hochmeister und die Hansestädte in Kenntnis.[4])

Für die Beurteilung der Absage Lübecks an England darf nicht übersehen werden, daß der Stillstand zwischen Holland und den wendischen Städten jüngst um weitere zehn Jahre verlängert worden war. Andererseits war zwar die hansische Handelssperre gegen Flandern in Kraft getreten, aber dort versagten gerade die östlichen und westlichen Hansen Lübeck die Gefolgschaft. Und darum mochte Lübeck hoffen, seine Feindschaft gegen England ausspielen und jene dadurch zur Befolgung des flandrischen Rezesses nötigen zu können. Andererseits vermehrte es die Festigkeit von Lübecks Auftreten, daß König Christian den 1449 mit England vereinbarten Stillstand zu bestätigen unterließ und daher im September 1451 wieder Feindschaft zwischen Dänemark und England eintrat. Im April 1452 verbot König Christian aufs neue den Preußen, englisches Tuch durch seine Gewässer zu führen und nach England

[1]) HR. 2. III n. 694 § 10, 12.

[2]) Hans. UB. VIII n. 47 § 15.

[3]) HR. 2. IV n. 34 u. Anm. 2, n. 35, Hans. UB. VIII n. 92, 93, vgl. n. 149, 323.

[4]) HR. 2. IV n. 14, 15, 36, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 144.

durch den Sund zu verkehren.[1]) Möglicherweise aber gab Lübeck auch deshalb seinem Verhältnis zu England eine so große Schärfe, um mit Fug das Hilfsgesuch des Dänenkönigs, der im September 1451 den offenen Krieg gegen Schweden begonnen hatte, ablehnen zu können.[2]) Und schließlich beugte Lübeck einer ungünstigen Wirkung, die durch die Verhängung der Handelssperre über Flandern leicht beim Herzog von Burgund hervorgerufen werden konnte, durch sein Vorgehen gegen das auch mit Burgund verfeindete England vor.

Die Hansen fühlten sich durch die Absage Lübecks an England sehr beunruhigt. Gerade waren viele Kaufleute mit Gütern, besonders Kölner und Preußen, im Vertrauen auf die durch den König erfolgte Genehmigung des Utrechter Vertrags in England eingetroffen.[3]) Der hansische Osten wurde in dem Argwohn bestärkt, daß Lübeck die Fehde mit England nur zum Vorwand nehme, um den ostwestlichen Verkehr durch die Schließung des Sundes mit Hilfe Dänemarks wieder mehr unter die Herrschaft seiner Kaufmannschaft und Reederei zu bringen, daß „sie den stapel und nederloge ken Lubek krigen mochten".[4]) Eine Annäherung zwischen dem Orden und Köln erfolgte; auch an den Hochmeister und Danzig wandte sich Köln mit der Frage, wie man es mit Lübeck, falls es in der englischen Frage nicht nachgebe, weiter halten wolle.[5])

Lübeck jedoch lehnte alle Vorstellungen ab, die vom Londoner Kontor, von den rheinischen Städten, Köln, dem Orden erhoben wurden, um es zur Besendung der verabredeten Tagfahrt mit England zu bewegen. Im März und April 1452 warnte es vielmehr die Hansestädte und den Hochmeister vor dem Verkehr mit England, vor der Gemeinschaft ihrer Kaufleute mit Engländern an Schiffen, Waren und Kaufmannschaft, verbot die Ein- und Durchfuhr englischer Tuche bei sich und verlangte von den Neutralen Zertifikate über die Herkunft ihres Imports.[6]) So waren den Engländern und ihren Waren die beiden Hauptwege zur Ostsee verschlossen, denn im Sund kontrollierten die dänischen Auslieger den Verkehr, nahmen

[1]) HR. 2. IV n. 80, Christensen, Unionskongerne, S. 206 ff.
[2]) Strals. Chron. I S. 199, vgl. v. d. Ropp i. HR. 2. IV S. 13.
[3]) Hans. UB. VIII n. 100.
[4]) HR. 2. IV n. 24.
[5]) HR. 2. IV n. 17—21, 24, 46, 51 § 3, 53; VII n. 527 B § 1. 2.
[6]) HR. 2. IV n. 69—71, Hans. UB. VIII n. 149.

englische Schiffe weg und durchsuchten preußische nach englischen Waren. Daher suchte der englisch-preußische Verkehr Schleichwege durch den Belt, durch Holstein und Schleswig.[1]) Lübeck selbst sandte seine Auslieger im Mai 1452 in See. Wieder wie im schleswiger Krieg war Bartholomäus Voet ihr Hauptführer. Die Beute sollte zwischen den Ausliegern und der Stadt geteilt werden. Sie kreuzten vor der holsteinischen Küste, um den Schleichhandel mit englischen Waren zu unterdrücken, nahmen in neutralen Schiffen englisches Tuch in Menge weg und bemächtigten sich auch wiederholt nichtenglischer Schiffe, Hamburger, Bremer, holländischer, Antwerpener, Danziger u. a., Lübeck mußte den Geschädigten auf ihre und ihrer Herren Beschwerden die hierdurch erlittenen Verluste vergüten.[2]) Der Handel Lübecks lief Gefahr, durch das Treiben der Auslieger Repressalien preisgegeben zu werden. Lübeck stellte die Kaperei daher bald wieder ein.

Das Verhalten Lübecks machte die von England und den Hansen erhofften Verhandlungen nach Ostern 1452 hinfällig. Köln und der Orden mußten eingestehen, daß sie eine hansische Politik mit Übergehung Lübecks zu führen nicht imstande seien. Doch verlängerte auf Bitte des Hochmeisters der König von England für die hansischen Kaufleute das Geleit bis zum 29. September 1453, und in diesem Jahr gelang es dem Hochmeister mit Unterstützung des Londoner Kontors, eine weitere Verlängerung desselben bis Michaelis 1456 zu erzielen.[3]) Das war immerhin ein Erfolg des Hochmeisters über Lübeck, aber zugleich der letzte, den ein Hochmeister in hansischen Dingen überhaupt errungen hat. Denn der Ausbruch des Kriegs im Orden stand vor der Tür. Ob andernfalls die fortgesetzten gemeinschaftlichen Bestrebungen des hansischen Ostens und Westens nicht doch schließlich Lübeck zum Nachgeben genötigt oder in irgendeiner Form über Lübeck triumphiert hätten, ist schwer zu entscheiden.[4]) Allerdings hatte Lübeck bereits im

[1]) HR. 2. IV n. 80—82, Hans. UB. VIII n. 122, 123, 128, 159, 174, 176. Als beteiligt an der Einfuhr englischen Tuchs nach der Ostsee vgl. Preußen HR. 2. IV n. 137, das Kontor derzeit zu Deventer, Nymweger und Amsterdamer Hans. UB. VIII S. 109 Anm. 2, n. 249, Kölner das. n. 149, 174 u. Anm. 2, 178, 249.

[2]) Hans. UB. VIII n. 155 Bemerkung, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 152 ff.

[3]) HR. 2. IV n. 170, 235, Hans. UB. VIII n. 280, 281.

[4]) Vgl. Stein i. Hans. UB. VIII S. 196 Anm. 1.

Dezember 1452 seine Forderung der Rückkehr der bei ihm gefangen gewesenen Engländer fallen gelassen und im Dezember 1453 auf Vorstellungen Hamburgs, des Ordens und der preußischen Städte auch seine Einwilligung in eine Tagfahrt mit den Engländern in Lübeck oder Hamburg am 1. Mai 1454 erteilt. Im Juni 1454 gab es sogar dem Drängen der bei ihm versammelten Städteboten nach langem Sträuben nach und ließ bis zum Zeitpunkt einer Tagfahrt mit den Engländern das Verbot der Durchfuhr der englischen Tuche fallen.[1]) Es verzichtete damit bis auf weiteres auf die Durchführung seiner Schadenersatzansprüche.

Inzwischen hatte das englische Parlament am 28. März 1453 dem König vom April 1454 ab auf Lebenszeit in erster Linie zur Beschützung der See verschiedene wichtige Subsidien bewilligt, Tonnengeld, Pfundgeld, eine Subsidie von Wolle und Wollfellen, eine Kopfsteuer von den in England weilenden fremden Kaufleuten, darunter auch von den „Osterlingen, Hansen und Preußen", sowie eine Abgabe für die Naturalisation fremder Kaufleute.[2]) Aber ehe noch das Kontor eine Befreiung der Hansen von diesen Lasten durch den ihnen dauernd geneigten König erwirken konnte, verfiel dieser für längere Zeit in Blödsinn. Am 3. April 1454 wurde Herzog Richard von York, das Haupt der dem König feindlichen Partei, zum Reichsverweser ernannt. Und nun waren die Bemühungen des Kontors um die Befreiung der Hansen von den neuen Auflagen erfolglos.[3]) Die zunehmende Verwirrung der Verhältnisse in England, der Ordenskrieg, die Uneinigkeit der Hanse machten die Beobachtung des den Hansen von England zugesagten Schutzes durch die Engländer immer fraglicher. Die von der Hanse England vorgeschlagene Tagfahrt, an der auch Lübeck teilzunehmen eingewilligt hatte, konnte 1454 nicht stattfinden. In den Gewässern von Skagen beunruhigten noch lübische und englische Kaper den Seeverkehr zwischen der Nordsee und der Ostsee. Im Osten sandten Danzig und der Orden ihre Auslieger aus, um einander vor ihren Häfen die überseeischen Verbindungen abzuschneiden. Die Engländer aber sahen sich in Danzig seit der Losreißung der Stadt

---

[1]) HR. 2. IV n. 127, 198, 248 § 16, 249 § 7, 283.

[2]) Hans. UB. VIII S. 171 Anm. 1, vgl. HR. 2. IV S. 128 Anm. 2, Schanz, Engl. Handelspol., I S. 412f.

[3]) Pauli, Gesch. Englands, V S. 322ff., Hans. UB. VIII S. 252 Anm. 1.

vom Orden fortan der strengen Fremdenpolitik ausgeliefert, die früher wiederholt durch den Orden zugunsten der Fremden gemildert worden war.

Doch bewilligte England infolge der Bemühungen des Londoner Kontors, der preußischen Städte, Kölns und Hamburgs am 28. Oktober 1455 der Hanse, Lübeck eingeschlossen, einen Stillstand für acht Jahre, der von Lübeck angenommen, am 1. März 1456 feierlich verkündet wurde und den Hansen den Genuß ihrer Privilegien und ungestörten Verkehr in England gewährte.[1]) Wenn bei diesen Verhandlungen die preußischen Städte dem König die Stadt Lübeck als ein beachtenswertes Glied der Hanse bezeichneten und Köln ihm erklärte, daß Lübeck zwar eine der angesehenern unter den Hauptstädten der Hanse sei, aber ohne Preußen und Köln schwerlich hansische Angelegenheiten erledigt werden könnten, so wird dadurch das Streben dieser Städte charakterisiert, sich in der politischen Wertschätzung Englands den Vorrang vor Lübeck zu sichern. Im übrigen suchte Köln, wenig würdig und wenig selbstbewußt, sich die Freundschaft Englands durch Schmeicheleien zu erhalten, ein stilles Eingeständnis tatsächlicher Ohnmacht.

Die Wiederherstellung eines Friedens zwischen England und der England gegenüber nunmehr geeinten Hanse schien auch eine neue Kräftigung der Stellung des Londoner Kontors der hansischen Kaufmannschaft gegenüber notwendig zu machen. Mit Genehmigung Lübecks, Kölns und Danzigs erneuerte daher etwa im Oktober 1455 das Kontor einige ältere hansische Beschlüsse über die Teilnahme an den hansischen Privilegien und traf Bestimmungen über den Erlaß und die Beobachtung von Verfügungen sowie über das Gericht des Kontors.[2])

Auch zwischen Burgund und England erfolgte im Juli 1457 der Abschluß eines neunjährigen Stillstands, und in der Zwischenzeit wurde der Interkursus, der den Handelsverkehr zwischen beiden Ländern regelte, von Fall zu Fall verlängert.[3]) Dagegen bestand wie der englisch-französische Krieg so der Fehdezustand zwischen England und Dänemark fort, ja König Christian I. von Dänemark

[1]) HR. 2. IV n. 355, 362—365, 399—401, 403, 450—452, Hans. UB. VIII n. 354, S. 293 Anm. 3.

[2]) Hans. UB. VIII n. 435.

[3]) Stein, Die Merchant Adventurers in Utrecht, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 180.

schloß 1456 mit König Karl VII. von Frankreich ein besonders gegen England gerichtetes Bündnis, während sein Gegner, König Karl Knutson von Schweden, die Engländer an sich zu ziehen suchte.[1]) In England selbst waren die Anhänger und Feinde des nach der Krone trachtenden Hauses York 1455 zum erstenmal in blutiger Schlacht zusammengestoßen; der Krieg der beiden Rosen war ausgebrochen, der England 30 Jahre lang zerrütten und seine Macht nach außen hin in so starkem Maße schwächen sollte zum Vorteil auch für die Hanse.

Da geschah es, daß abermals eine lübische Flotte den Engländern mitten im Frieden zum Opfer fiel. Der gewaltige und gewalttätige Graf Richard von Warwik, seit kurzem Oberbefehlshaber der Flotte und von Calais, suchte durch Gewaltstreiche die Seeherrschaft Englands im Kanal aufrecht zu erhalten. Am 29. Mai 1458 fiel er eine Flotte der Spanier, der alten Seeverbündeten Frankreichs, auf der Fahrt nach Flandern an und schädigte sie nach blutigem und hartnäckigem Kampf um eine Anzahl Schiffe. In der Nacht zum 23. Juli hielt er eine aus der Baie mit Wein und Salz zurückkehrende lübische Flotte von 18 Holken an, die vielleicht von dem altbekannten Seehelden Bartholomäus Voet geleitet wurde.[2]) Da sie seiner Aufforderung, zur Ehre des englischen Königs die Segel zu streichen, nicht nachkam, sondern vielleicht sich anschickte, die Durchfahrt durch die in feindlicher Haltung vor ihr liegende englische Flotte zu erzwingen, nahm er sie am 23. Juli unter eigenen Verlusten mit Gewalt weg.[3]) Die Flotte, die nach späterer Berechnung Lübecks einen Wert von 168 000 rheinischen Gulden hatte, wurde nach England gebracht, die Schiffer ins Gefängnis geworfen, die Matrosen laufen gelassen, die reiche Ladung zu Schleuderpreisen losgeschlagen. Eine vom König schleunigst eingesetzte Untersuchungskommission hatte bei der Teilnahme Dr. Kents an derselben und der Machtstellung des Grafen von Warwik, der die rechte Hand des Herzogs von York war, anscheinend nur die Wirkung, daß die Schiffer freigelassen wurden.[4]) Die Antwort Lübecks war, daß es wiederum Auslieger

[1]) HR. 2. IV n. 514, Christensen, Unionskongerne, S. 241 f.

[2]) Hans. UB. VIII n. 667.

[3]) Vgl. die orientierende und die Quellen sichtende Übersicht von Stein i. Hans. UB. VIII n. 780 Bemerkg. u. S. 485 Anm. 1, dazu IX n. 196 § 3.

[4]) HR. 2. IV n. 666, Hans. UB. VIII S. 486 Anm. 3.

gegen die Engländer in See sandte und die andern Hansen vor jederart Gemeinschaft mit seinen Feinden warnte.[1]) Im Frühjahr 1459 verhandelte es mit König Christian über ein gemeinsames Vorgehen gegen England und plante auch die Heranziehung Herzog Adolfs von Schleswig zu einem darüber abzuschließenden Bündnis, um dem englischen Verkehr auch die Straßen durch die jütische Halbinsel unmöglich zu machen.[2])

Jedoch sagte Lübeck angesichts der sehr komplizierten Verwicklungen der Ostseemächte und der inneren Wirren Englands, die eine Veränderung in der Regierung möglich erscheinen ließen, England nicht ab. In der Tat verlor Heinrich VI. die Macht, und der Sohn des inzwischen gefallenen Herzogs Richard von York wurde als Eduard IV. am 4. März 1461 zum König ausgerufen. Seinen Anhang bildeten vorzüglich der Süden des Landes und die Handelsstädte, die von Haß gegen das fremdenfreundliche Regiment Heinrichs VI. erfüllt waren. Auf ihre Feindschaft gegen die Fremden mußte der neue König Rücksicht nehmen. Die Hanse glaubte zunächst nicht an eine längere Dauer seiner Herrschaft und riet daher dem Kontor, indem sie es auf den Beirat Lübecks und Hamburgs verwies, vorerst keine Schritte beim König wegen der Bestätigung der hansischen Privilegien zu tun. Das Kontor aber war über die Bestellung dieser beiden Städte zu seinem Beirat besorgt, weil ihm dadurch die Friedensinteressen der so besonders zahlreich in England verkehrenden Kölner nicht genügend gewahrt zu sein schienen.[3])

Sogleich nach Eduards IV. Regierungsantritt bewies London, daß die Verhältnisse andere, die Gemeinen von der Krone unabhängiger und ihr gegenüber einflußreicher geworden waren und der hansische Kaufmann seinen Rückhalt an der Regierung augenblicklich wenigstens eingebüßt hatte. Schon am Tag nach der Thronbesteigung entzog London dem deutschen Kaufmann den Besitz des von ihm seit 1282 verwahrten und verteidigten Drittels des Bischofstors, „dar dat fundament van des copmans privilegien bynnen der stat van London oppe staet", angeblich wegen nötiger aber vom Kontor verweigerter Reparaturen.[4]) London hintertrieb

[1]) HR. 2. IV n. 670, Hans. UB. VIII n. 780 Bemerkg. Schluß, n. 876.
[2]) HR. 2. IV n. 675 § 1, 2, vgl. S. 471 Anm. 2, n. 698, 700.
[3]) HR. 2. V n. 117, 121 § 11, 263 § 2, Hans. UB. VIII n. 1067.
[4]) HR. 2. V n. 146, S. 87 Anm. 1, n. 263 § 10, 31.

ferner beim König die bedingungslose Bestätigung der hansischen Privilegien, die das Kontor von ihm nach seinem blutigen Sieg bei Towton über die Gegenpartei erbat. Nur bis zum 2. Februar 1462 gestattete er den Hansen den Genuß derselben unter Bedingungen politischer Natur, die eine weitere Verlängerung fast ausgeschlossen erscheinen ließen. Aber das Kontor wollte auch wissen, daß die Engländer außerdem noch eine Anzahl handelspolitischer Gegenforderungen stellen würden, nämlich gleiche Freiheit für die Ihrigen in Hansestädten, besonders Freiheit des Handels mit den Russen und Polen in den östlichen, Einstellung des beträchtlichen hansischen Zwischenverkehrs zwischen der Baie und den Niederlanden einerseits, England andererseits, also abermals eine Art Navigationsakte, durch die England seiner eignen durch den Verlust seiner überseeischen Besitzungen schwer geschädigten Schifffahrt wieder aufhelfen wollte.[1]) Im Jahre 1463 erneuerte das Parlament versuchsweise wenigstens die alte Bestimmung auf drei Jahre, daß die Engländer bei der Verfrachtung ihrer Waren die einheimischen Schiffe bevorzugen sollten.[2])

Im Herbste 1461 entstand nun zwischen dem Kontor, das von Köln eifrig unterstützt wurde, und London ein stilles Ringen. Beide entfalteten eine umfassende Tätigkeit für und wider die hansischen Privilegien, auch reichliche Geschenke an Geld und Gut wurden vom Kontor nicht gespart. Trotz der großen Erbitterung, die London im Unterhaus gegen die Hansen zu erregen wußte, erreichten diese aber doch schließlich vom König die Verlängerung ihrer Privilegien wenigstens bis Weihnachten 1462. Die Rückgabe des hansischen Anteils am Bischofstor jedoch wurde von London verweigert.[3]) Die Lage der hansischen Kaufmannschaft in England war gleichwohl unsicher, rechtlos. Das Kontor war nicht abgeneigt, das Land zu räumen, wenn dadurch ein Zwang auf die Entschließungen des Volkes und Königs ausgeübt wurde. Es forderte aber vor allen Dingen von der Hanse, für das Aufhören des Schleichhandels der Nichthansen mit englischem Tuch nach Polen und Rußland Sorge zu tragen, denn des Kaufmanns Wohlfahrt, — und dieser

[1]) HR. 2. V n. 147, 263 § 3, 4, 9, Hans. UB. VIII n. 1067.

[2]) Schanz, engl. Handelspol., I S. 368.

[3]) HR. 2. V S. 100 Anm. 2, S. 101 Anm. 2, n. 171—173 (n. 174 ist nach Stein, Hans. UB. VIII S. 659 Anm. 4 zu streichen), 175, 263 § 7, 30, 35, Hans. UB. VIII n. 1098, 1099, 1110, vgl. n. 1116, 1117.

Ausspruch konnte ganz allgemein für den hansischen Handel gelten, — hänge vor allem daran, daß Fremde sich nicht seiner Nahrung und Kaufmannschaft bemächtigten.[1])

Außer diesen und anderen Beschwerden und Forderungen ließ das Kontor durch seinen Klerk Hermann Wanmate der Versammlung von Hansestädten zu Lübeck im Juli 1462 eine Anzahl charakteristischer Vorschläge zur Hebung seiner Zentralstellung gegenüber dem hansischen Handel mit England unterbreiten. Es begehrte, daß alle hansischen oder von Hansen befrachteten Schiffe zwischen Lynn an der Ostküste und Winchelsea an der Südküste Englands nur London aufsuchen und dort löschen dürften, ausgenommen nur Schiffe mit Waid, wenn sie nach Colchester und Ipswich bestimmt seien, und Schiffe mit Ventewaren, wie Hering, Bier, Südfrüchte, Wein, Salz.[2]) Außerdem wünschte das Kontor in derselben Art wie das Brügger Kontor Pfundgeld, Schoß, erheben zu dürfen. Es sah darin das Heilmittel, um der Vermeidung des Stapels zu London durch die hansischen Kaufleute vorzubeugen, die Wohlfahrt der hansischen Kaufmannschaft und ihren Gehorsam gegen die hansischen Vorschriften zu erhöhen, den Stapelverkehr in London wieder zu beleben und dem fühlbaren Mangel an weisen und verständigen Männern im Kontor abzuhelfen.[3]) Das Londoner Kontor nahm hiermit also durchaus die von der Hanse dem Brügger Kontor zugewiesene Stellung in bezug auf Stapel- und Schoßpflicht der hansischen Kaufleute in den Niederlanden für den hansischen Verkehr mit England und für seine eigene Stellung in demselben zum Vorbild.

Da geschah es nun zum erstenmal in der hansischen Geschichte, daß die Englandfahrer von Köln und anderen Rheinstädten und diese selbst die Bahn einer selbständigen Politik England gegenüber betraten. Da die Feindschaft Lübecks und der Ordenskrieg die Abhaltung der von England wiederholt begehrten Verhandlung unmöglich machten, beschlossen Köln und die rheinischen Städte, die auch im Schoßstreit mit dem Brügger Kontor seine Gefolgschaft bildeten, im März 1462 zu Wesel, eine Gesandtschaft nach England zu senden, um die dem hansischen Handel drohenden Gefahren

[1]) HR. 2. V n. 263 § 46.
[2]) HR. 2. V n. 263 § 50.
[3]) HR. 2. V n. 263 § 53.

abzuwenden, nötigenfalls auch die Interessen der westlichen Hansestädte allein wahrzunehmen.[1]) Ihre Gesandten, von Köln Dr. Johann Frunt und von Nymwegen der Ratsherr Heinrich von Apeltern, vermochten den König am 7. Dezember 1462, alle hansischen Kaufleute bis Ostern 1463 in seinen Schutz zu nehmen und am 9. März 1463 allen den Gebrauch der Privilegien, einschließlich der Freiheit von den Subsidien, für die Dauer von $2^1/_2$ Jahren, bis zum 24. Juni 1465, zu bestätigen.[2])

Diese Erfolge der Gesandtschaft entsprangen jedoch nicht dem Wunsch Englands, gerade mit den westlichen Hansen, auch wenn die Kölner durchaus am zahlreichsten von allen Hansen in England verkehrten, in besonders guter Fühlung zu bleiben. Nach der Meinung Englands sollte vielmehr der hansische Westen ihm dazu dienen, bis zum Sommer 1465 einen dauerhaften Frieden mit Lübeck, Dänemark und Danzig ihm zu verschaffen.[3]) Der Grund für das Entgegenkommen Englands gegen die Gesandtschaft der hansischen Rheinstädte war in erster Linie wiederum das Verhältnis zu Burgund. Im Frühjahr 1463 beschloß nämlich im Hinblick auf den am 1. November ablaufenden Interkursus das Parlament eine Anzahl handelspolitischer Kampfordonnanzen mit so deutlicher Spitze gegen Burgund, daß ihr Inkrafttreten die Fortdauer des Handelsfriedens zwischen beiden Mächten unwahrscheinlich machte.[4])

Es ist charakteristisch, daß die von König Eduard mehr und mehr in die Enge getriebene Lancasterpartei und König Heinrich VI. bei Lübeck Sympathien für ihre Sache voraussetzten. Jedoch ihr Hilfsgesuch vom 30. Juni 1463, in dem sie mit Berufung auf den alten freundschaftlichen Zusammenhang zwischen den Lancasterkönigen und der Hanse diese und Lübeck um Geld, Mannschaften, Waffen, besonders Artillerie baten und dagegen weitgehende Sicherheiten, Schuldverschreibungen des Königs, des Reichs, der Großen, Verpfändung des Schatzes, der Zölle oder Auslieferung einiger Plätze des Reichs sowie eine Bestätigung und Vermehrung der hansischen Privilegien verhießen, war natürlich aussichtslos.[5]) König Eduard

[1]) HR. 2. V n. 211 § 1, 2, vgl. Hans. UB. VIII n. 1138.

[2]) HR. 2. V n. 282—285.

[3]) HR. 2. V n. 656—658, Hans. UB. IX n. 184; HR. 2. V n. 282, 285.

[4]) Stein, Die Merchant Adventurers etc., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 180 f.

[5]) HR. 2. V n. 346. Vgl. Pauli, Die Haltung der Hansestädte in den Rosenkriegen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1874 S. 95 f.

wußte seinen Gegner immer völliger zu isolieren, schloß mit Schottland und durch den Grafen Warwik auch mit Frankreich Waffenstillstand. Im Juli 1464 fiel König Heinrich selbst in seine Hand. Und damit schien der Thron des Usurpators vollends gesichert zu sein.[1])

Jedoch des Königs Wünsche, die auf eine Verständigung mit der Hanse hinzielten, erfüllten sich nicht. Zwar hatte er auf die Mitteilung Kölns, daß Lübeck in Verhandlungen eingewilligt und zu diesem Zweck einen Hansetag auf den 24. Juni 1464 nach Hamburg anberaumt habe, sofort die Besendung desselben genehmigt und den Hansen bis Johannis 1466 die Privilegien verlängert.[2]) Aber König Christian, der in Schweden gerade stark in Anspruch genommen war, und größtenteils die Hansestädte selbst lehnten die Beteiligung ab. Und schließlich hielt im Sommer 1464 die große Pest, die von 1462 bis 1464 Deutschland schwer heimsuchte, ihren Einzug in Hamburg und machte die Aussicht auf Verhandlungen vollends zunichte. Sie erleichterte jedoch Köln die peinliche Pflicht, dem Könige gegenüber das Nichtzustandekommen der Versammlung zu erklären und zu entschuldigen.[3]) Der Anlauf der kölnischen Diplomatie, den Frieden zwischen der Hanse und England herzustellen, war gescheitert. Die große Mehrzahl selbst der ihm nächstbefreundeten süderseeischen und rheinischen Städte hatte sich ablehnend dagegen verhalten.[4]) Lübeck zog sich auf den alten Standpunkt seiner Feindschaft gegen England zurück. König Eduard aber erklärte sich schnell auch zur Besendung einer neuen Tagfahrt in Hamburg zum 25. Juli 1465 bereit und verlängerte den Kaufleuten der ihm befreundeten Hansestädte bis Ostern 1467 das Geleit.[5])

Rücksicht auf die hansischen Wünsche war für England jetzt um so nötiger, da Herzog Philipp von Burgund die Beschlüsse des englischen Parlaments vom Frühjahr 1463 am 26. Oktober 1464 genau wie 1434 mit einem allgemeinen Verbot aller englischen

---

[1]) HR. 2. V n. 566 u. das. die Anm., Caspar Weinreichs Chronik, hg. v. Hirsch u. Voßberg, S. 2f., Pauli, Gesch. Englands, V S. 370, wo es statt 1465 heißen muß 1464.

[2]) HR. 2. V n. 536, 537, 540, 541, Hans. UB. IX n. 71, 80.

[3]) HR. 2. V n. 564, 566—570, 583.

[4]) HR. 2. V n. 571—579, S. 425 Anm. 1, Hans. UB. IX S. 55 Anm. 4.

[5]) HR. 2. V n. 642—661, Hans. UB. IX n. 162, 173.

Wolltuche und Wollgarne für seine Länder beantwortet hatte. Am 11. November war dann der um ein Jahr verlängert gewesene Interkursus abgelaufen. Am 21. Januar 1465 untersagte nun England die Einfuhr aller in Burgund hergestellten Waren, ausgenommen Lebensmittel. Bezeichnenderweise aber wurden die hansischen Kaufleute von dieser und allen anderen gegen Burgund gerichteten Maßregeln ausgenommen.[1]) Die Merchant Adventurers mußten unter solchen Umständen Antwerpen und Burgund räumen und siedelten wie 1451 die Hansen unter ihrem Gouverneur, dem berühmten William Caxton, nach Utrecht über, wo sie gern aufgenommen und privilegiert wurden, ihre Stellung und ihr Handel aber doch, auch als sie andere fremde Kaufleute dorthin nach sich zogen, sehr beschränkt blieben.[2])

Erst im September 1465 fanden in Hamburg die Verhandlungen statt zwischen den englischen Gesandten, zwei Doktoren, einem Ritter und zwei Lynner Kaufleuten, und den hansischen, unter denen die juristisch geschulten Beiräte der Städte diesmal stark in den Vordergrund traten. Im Verlauf derselben kam es am 3. Oktober zwischen den Gesandten König Christians, Bischof Knut von Wiborg an der Spitze, und den englischen zum Abschluß eines Friedens- und Freundschaftsvertrages. Die Engländer verpflichteten sich darin, nicht ohne besondere Erlaubnis des Dänenkönigs die norwegischen Kronlande aufzusuchen, nicht durch den Belt zu segeln, sondern bei Helsingör dem König den üblichen Sundzoll zu entrichten. Die Sundstraße war wieder frei für den englischen Verkehr. Sein Zustandekommen aber verdankte der Vertrag dem beiderseitigen Verzicht auf die Erledigung der gegenseitigen Schadenersatzansprüche, die für die Lebensdauer beider Herrscher auf sich beruhen sollten.[3]) An derselben Frage jedoch scheiterten die englisch-hansischen Verhandlungen. Denn Lübeck und ihm beitretend Rostock, Wismar, Bremen, später auch Stralsund, verlangten vor allem weiteren die Befriedigung ihrer großen Schadenersatzforderungen. Die

---

[1]) Stein, Die Merchant Adventurers etc., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 180ff., Hans. UB. IX S. 91 Anm. 4.

[2]) Hans. UB. IX n. 148, vgl. 145 u. Anm. 5, Stein a. a. O. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 182ff.

[3]) HR. 2. V n. 712 §. 5, S. 482 Anm. 2, Christensen, Unionskongerne, S. 402f.

Engländer aber waren dazu nicht bevollmächtigt.[1]) Vergebens versuchten besonders Köln und Hamburg auf Lübeck einzuwirken. Bürgermeister Heinrich Castorp blieb dabei, es scheine ihm nicht billig, daß die Lübecker durch ihren eigenen schweren Schaden dem hansischen Kaufmann seine Privilegien erwürben. Wie auch sonst bei wichtigen Entscheidungen sicherte sich der lübische Rat, um unbeirrt und mit Nachdruck seine Politik durchführen zu können, den Rücken, indem er die Zustimmung seiner Gemeinde dazu einholte.[2])

Lübeck war eben durchaus nicht willens, unter den vorliegenden, für sich und die Hanse politisch und kommerziell günstigen Umständen einen nachteiligen, unpolitischen Frieden zu schließen. Sollte aber die schon vorhandene und wie zu erwarten infolge der neuen Verfeindung mit Burgund und anderer Umstände steigende Verlegenheit Englands nachhaltig genutzt werden, so war die Beendigung des Krieges in Preußen zuvor notwendig. Auch deshalb, und nicht bloß mit Rücksicht auf seine eigenen großen Handelsinteressen im Osten, hatte Lübeck sich seit dem Herbst 1462 und besonders im Frühjahr 1464 wiederholt, aber vergeblich um die Beilegung des Ordenskrieges bemüht. Denn die Kräfte und das Interesse Danzigs wären dann frei gewesen für die englische Frage. Die Tatsache, daß die Stadt unter andern großen Privilegien im Jahre 1457 von ihrem neuen polnischen Herrn unbeschränkte Freiheit in der Behandlung aller Fremden bei sich zugestanden erhalten hatte, wäre dann mit vollem Gewicht den Engländern gegenüber zur Geltung zu bringen gewesen.[3]) Gerade jetzt hätte der Anschluß der Hansestädte an die Politik Lübecks wahrscheinlich die Erringung wertvoller, dauernder Zugeständnisse zur Folge gehabt. Aber die politische Kurzsichtigkeit der großen Mehrzahl derselben machte die Ausnutzung der günstigen Verhältnisse unmöglich. Köln war über die Haltung Lübecks um so mehr empört, da diese Tagfahrt zu Hamburg in seinem Schoßstreit mit dem Brügger Kontor sehr energische Beschlüsse gegen die Schoßverweigerung gefaßt hatte. Fortan begann Köln, immer entschiedener in England und in den Niederlanden seine Wege und Interessen von denen der Gesamtheit der Hanse zu trennen.

[1]) HR. 2. V n. 712 § 7, 10—12, die lübischen Klageartikel Hans. UB. IX n. 196.

[2]) HR. 2. V n. 720, 735, Hans. UB. IX n. 292, 304, 305, 308, 310.

[3]) Hans. UB. VIII n. 563, S. 371 Anm. 2, vgl. HR. 2. V n. 560.

Aber nun wurde es hohe Zeit, wollte die Hanse die Verlegenheit Englands nicht ungenutzt vorübergehen lassen. Zwar bewilligte König Eduard am 4. Mai 1466 den Hansen sogar eine fünfjährige Verlängerung ihrer Privilegien, vorausgesetzt, daß binnen zwei Jahren die Hansestädte eine Gesandtschaft zum Abschluß eines dauernden Friedens nach England schickten.[1]) Aber im selben Frühjahr knüpfte er mit Burgund Verhandlungen über die Wiederherstellung der alten beiderseitigen Handelsbeziehungen an. Auch der burgundischen Politik war die Verständigung mit England erwünscht. Denn seitdem auf Betreiben des Thronfolgers, des Grafen Karl von Charolais, des nachmaligen Karls des Kühnen, der altgewordene Herzog Philipp seine Räte und Günstlinge, die ihn bisher im Sinn und Interesse Frankreichs beeinflußt hatten, verabschiedet und jenem die Regentschaft 1465 übertragen hatte, war das Verhältnis zwischen Burgund und Frankreich schnell feindlich geworden. Langsam hatte König Karl VII. von Frankreich seit der endgültigen Niederwerfung der Engländer in Frankreich, stärker seit dem Beginn der Rosenkriege in England und mit größerem Geschick und größerer Gewissenlosigkeit sein Sohn Ludwig XI. seit 1461 die Front der französischen Politik gegen den nunmehr erheblich gefährlicheren Gegner Burgund gewendet. Eine Verständigung zwischen Burgund und England mußte also sich vor allem gegen Frankreich kehren.[2]) Durch den Tod Herzog Philipps des Guten am 15. Juni 1467 fiel das Haupthindernis derselben hinweg.

So stieg, auch wenn 1466 noch kein Abschluß zwischen Burgund und England erzielt wurde, doch die Verständigung zwischen diesen beiden Mächten, bedrohlich einerseits für Frankreich, andererseits auch für die Hanse, am politischen Horizont empor. Die Hanse war gezwungen, wenn jene erfolgte, von England hinzunehmen, was es ihr bewilligen wollte. England war nicht mehr auf die Hanse angewiesen, wenn ihm Burgund wieder offen stand.[3]) Lübeck erkannte die Veränderungen sofort, die sich in der politischen Konstellation im Westen vorbereiteten, es überblickte ihre Tragweite und handelte demgemäß. Am 5. August 1467 tagte in Lübeck eine Versammlung von Hansestädten, die von Köln, Hamburg und

[1]) Hans. UB. IX n. 211, 212, HR. 2. V n. 769, 770.
[2]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 301 ff.
[3]) Vgl. auch Stein i. Hans. UB. IX S. XVII.

besonders dem eifrigen Sekretär des Londoner Kontors, Hermann Wanmate, zusammengebracht war, um abermals einen Versuch zur Umstimmung Lübecks zu machen. Lübeck überraschte dieselbe durch die Einwilligung in einen fünfjährigen Stillstand mit England. Aber nicht minder überraschend kam diese plötzliche Schwenkung seiner Politik seinen eigenen Bürgern. Seine Kaufleute zögerten, wollten ihr teilweise überhaupt nicht zustimmen. Lübeck mußte sie durch Drohungen dazu nötigen.[1]) Bremen jedoch verharrte in seiner Feindschaft gegen England.

Die Beziehungen zwischen Burgund und England entwickelten sich, wie Lübeck erwartet hatte. Die Verhandlungen wurden, nachdem schon 1466 über die Verheiratung Herzog Karls von Burgund mit König Eduards Schwester Margarethe verhandelt worden war, 1467 wieder aufgenommen, die Heirat fest verabredet, Anfang September die englischen Tuche in Burgund wieder zugelassen, am 24. November sogar ein dreißigjähriger Handelsvertrag zwischen beiden Mächten geschlossen, ein Erfolg, der die Popularität des englischen Königs bei seinem Volk erheblich vermehrte.[2])

Eines weiteren Entgegenkommens gegen die Hanse war England nun überhoben. König Eduard bestätigte zwar am 2. März 1468 noch auf ein weiteres Jahr, bis Mittsommer 1469, die hansischen Privilegien, lehnte aber die von der Hanse gewünschte Sendung von Boten aufs Festland ab, legte auch auf den von Lübeck bewilligten fünfjährigen Stillstand kein Gewicht mehr.[3]) Der englische Kanzler sprach, als er dem Parlament am 17. Mai 1468 einen Überblick über die auswärtigen Beziehungen des Reichs gab, zwar von der Freundschaft und dem Handelsvertrag „with his olde frendes of Almayn".[4]) Aber im Juli fand die Vermählung zwischen Herzog Karl und Margarethe von York statt. Schon klagte das Londoner Kontor über zunehmende Mißachtung der Hanse in England. Es forderte die Hansestädte dringend auf, ernstlich für die Verteidigung der Privilegien einzutreten, und rief vor allem die Hilfe Lübecks zur Aufrechterhaltung des Stapels an.[5])

[1]) Hans. UB. IX n. 387, HR. 2. VI n. 53.

[2]) Hans. UB. IX n. 393, 399, 401, vgl. Stein, Die Merchant Adventurers usw. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 188f.

[3]) Hans. UB. IX n. 433, 434, S. 290 Anm. 4, S. 291 Anm. 3, n. 442, HR. 2. VI n. 87.

[4]) Hans. UB. IX S. 291 Anm. 3. [5]) HR. 2. VI n. 87.

Aber noch ehe die Städte über ihr weiteres Verhalten gegen England sich schlüssig werden konnten, trat ein Ereignis ein, durch das die Beziehungen Englands zur Hanse völlig umgestaltet wurden. Engländer aus Lynn hatten 1467 auf Island wieder einmal schwere Gewalttaten gegen die Bewohner begangen, sogar den königlichen Vogt erschlagen.[1]) Zum Entgelt ließ König Christian, nachdem er vergeblich von England Genugtuung gefordert hatte, am 5. Juni 1468 im Sund sechs englische Schiffe wegnehmen, die sich mit reicher Ladung auf der Fahrt nach Preußen befanden.[2]) Die Täter waren ehemalige Danziger Auslieger aus der Zeit des Ordenskrieges, die durch den Friedensschluß zu Thorn im Oktober 1466 beschäftigungslos geworden und in die Dienste König Christians zur Bekämpfung Schwedens getreten waren. Von seiten des Königs konnten die Engländer Rückgabe ihres Eigentums nicht erwarten. Sie verfielen darauf, der Hanse, der sie etwas anhaben konnten, die Schuld an dem Vorgehen des Königs aufzubürden, obwohl dieser sich alsbald deutlich genug England gegenüber als den Urheber der Tat bezeichnete.[3])

Die Engländer verfertigten über den Vorfall im Sund ein fadenscheiniges Lügengewebe und bedienten sich desselben als Agitationsmittel gegen die Hanse vor dem König und seinem Rat. Danziger zusammen mit Hansen aus den wendischen und anderen Städten sollten die Tat begangen haben und dazu durch die Deutschen in England selbst angestiftet worden sein, weil diese den Handel zwischen England und der Ostsee allein in Händen haben wollten. Sie hätten dem König die Ankunft der englischen Schiffe verraten, und überhaupt sei dieser der Herr der Hanse.[4]) Diese plumpe, aber wohlberechnete Erfindung der englischen Kaufleute war hinreichend, um die schon in der Bevölkerung gegen die Hansen vorhandene Erregung zum Ausbruch zu bringen. Es half

[1]) Caspar Weinreich, hg. v. Hirsch u. Voßberg, S. 4, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 311. Daß es Lynner waren, bezeugt Hans. UB. IX n. 468.

[2]) v. d. Ropp i. HR. 2. VI S. 69 u. die Anm. das., Hans. UB. IX n. 478, 482, 519; die Lüb. Chron. a. a. O. II S. 311 nennt nur vier Schiffe, HR. 2. VII n. 34 § 29 aber sieben, es waren sechs, je eins von London, Lynn und Newcastle und drei von Boston.

[3]) Hans. UB. IX n. 467 § 1—3, 468, 476.

[4]) HR. 2. VI n. 95, 97, 99, VII n. 338 § 13, Hans. UB. IX n. 467 § 4, 471, 478, 482 § 1, 490, 519, 520.

dem Kontor nichts, daß es vor dem königlichen Rat in Westminster die ihm vorgehaltenen Anklagen für böswillige Erfindung erklärte. Am 28. Juli 1468 verfügte der König die Arrestierung aller hansischen Kaufleute und ihrer Waren in ganz England.[1]) Man hoffte, bei dieser Gelegenheit zugleich die Machtstellung der Hansen in England nachhaltig treffen und dem englischen Eigenhandel nützen zu können.

Betroffen wurden von dem Arrest in London, Lynn, Boston und Hull zusammen 60 Kaufleute, davon im Stalhof zu London allein 32; unter diesen waren 12, unter den anderen 14 Kölner. Die verhältnismäßig geringe Anzahl der Kölner erklärte der Ältermann des Kontors teils mit der bevorstehenden Augustmesse in Frankfurt am Main, teils mit der Aachener Heiltumsfahrt. Die anderen festgenommenen Kaufleute waren, soweit es sich erkennen läßt, aus Nymwegen, Danzig, Soest, Dinant, Münster, Deventer. Sie alle mußten, jedoch nicht die Kaufmannsknechte, in die Gefängnisse wandern. Der Wert der arrestierten Güter betrug 3505 ℔ Sterling, während die Engländer ihren vom Dänenkönig erlittenen Schaden auf 20000 ℔ schätzten.[2])

Das Verhalten des Königs, die Verhängung des Arrests, stand natürlich unter dem Einfluß der leidenschaftlichen Erregung des englischen Bürgertums in den östlichen Städten des Landes. Der hier seit einem Jahrhundert angesammelte Groll über das Fehlschlagen aller Versuche, die Macht der Hanse im englischen Handel zu beschränken und ihren erfolgreichen Widerstand gegen die Festsetzung der Engländer in den von ihr kommerziell beherrschten Gebieten zu brechen, war nun endlich zum Ausbruch gekommen. Diesem Bürgertum verdankte der König gutenteils seinen Thron, es hatte für ihn der Lancasterpartei gegenüber eine große politische Bedeutung, er durfte es sich nicht entfremden. Aber noch ein anderer Faktor scheint entscheidenden Einfluß auf die Verfügung des Königs ausgeübt zu haben. Denn unter den elf geistlichen

[1]) Hans. UB. IX n. 478—482, 467 § 4, HR. 2. VI n. 97, 318, VII n. 34 §§ 75, 79.

[2]) Hans. UB. IX S. 339 Anm. 1, n. 490, 491, 541 XI § 1, 2, 4. Nach dem Wert der arrestierten Güter steht London an erster Stelle mit fünfmal soviel als Lynn, dann dieses, dann Boston mit Dreiviertel hiervon, Hull mit noch etwas weniger, dann der Reihe nach Colchester, Newcastle, Brandon, Cambridge, Ipswich, Braybrooke, York.

und weltlichen Großen, die mit dem König zusammen den Arrest beschlossen, war eine ganze Anzahl der Hanse aus persönlichen Gründen feindlich gesonnen, so vor allem Dr. Thomas Kent und der mächtige Graf Warwik. Dieser sowie der Erzbischof von York, der Ritter Vaghan, Schatzmeister der königlichen Kammer,[1]) der Graf von Northumberland, der außerdem an der Spitze der für die Bestrafung der Hansen agitierenden Huller und Yorker Kaufleute stand, hatten infolge ihrer Teilnahme an den Handelsgeschäften des englischen Kaufmannsstandes durch die Wegnahme der englischen Schiffe im Sund am eigenen Vermögen Schaden erlitten.[2]) Außerdem wollte die englische Regierung durch den Arrest auf den Gang weiterer Verhandlungen mit der Hanse einen Zwang ausüben, vor allem von Danzig eine Verbesserung der dortigen Verkehrsbedingungen für ihre Landeskinder, eine Anerkennung des Vertrags von 1437, erlangen.

Aber das Interesse der englischen Kaufleute und Schiffer und der an ihren Geschäften beteiligten Großen war keineswegs das Interesse aller Kreise des Volks. Ein Zerwürfnis mit der Hanse, eine Krisis im Absatz des englischen Tuches, eine Unterdrückung des hansischen Handels legte den zahlreichen Tuchmachern des Landes schwere Opfer auf. Diese ergriffen daher nachdrücklich Partei für die hansischen Kaufleute und wurden von ihnen durch Boten und Briefe aus den Gefängnissen noch mehr gegen die Londoner Kaufmannschaft aufgehetzt. Auf ihren Ruf erschienen im Oktober 1468 Abgeordnete der Wolle verarbeitenden Grafschaften, namentlich des westlichen England, in London und reichten Bittschriften zugunsten der gefangenen Hansen ein.[3])

Die Gewalttat Englands einte die Hanse wieder und stellte die Interessengemeinschaft zwischen ihr und Dänemark England gegenüber her. Die Haltung Lübecks erschien glänzend gerechtfertigt. Ohne noch Widerspruch zu finden, übernahm Lübeck nun wieder die Vertretung der hansischen Gesamtinteressen gegenüber

---

[1]) Dieser wahrscheinlich identisch mit dem als von den Hansen geschädigt erwähnten Fogge, vgl. HR. 2. VI n. 97, 219.

[2]) Hans. UB. IX n. 482 § 1, 519 § 18, 520, 584 § 18, HR. 2. VI n. 97. Vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. XIX.

[3]) Erhalten ist die Bittschrift der Tuchmacher von Glocestershire, Hans. UB. IX n. 525, vgl. n. 532, 540 §§ 100, 122, 128, n. 541 VI a § 4, Stein das. S. XIX f.

England. Nur eine Hansestadt war auch jetzt so wenig in England wie in den Niederlanden gewillt, zugunsten der Allgemeinheit, der Eintracht und Geschlossenheit der Hanse Zugeständnisse zu machen. Köln suchte in England wie in Burgund die hansische Gemeinschaft zum augenblicklichen Vorteil seiner eigenen Bürger zu zerstören. England aber säumte nicht, Köln auf seine Seite zu ziehen.

Schon am 1. August 1468 erwirkten die Kölner Mitglieder des Kontors unter der geschickten Führung des Gerhard von Wesel, dessen Vater Hermann in Köln selbst in der dortigen Kaufmannschaft und dadurch auf die Ratspolitik beherrschenden Einfluß besaß, ihre Freilassung aus den Gefängnissen. Sie ließen ihre Verfeindung mit Dänemark, den Gegensatz der Politik Kölns und Lübecks u. a. m. für sich sprechen. Sie durften sich im Stalhof als besondere Gesellschaft einrichten, aber nicht Handel treiben, nicht England verlassen und ihre Güter aus dem Arrest nehmen vor Beendigung der gegen die Hansen geführten Untersuchung.[1]) Am 17. Oktober wies Köln seine Bürger in England an, sich jeder Gemeinschaft mit den Angehörigen anderer Hansestädte zu enthalten, und Gerhard von Wesel, der vermöge seiner weitreichenden persönlichen Verbindungen in England über den voraussichtlichen Ausgang der gegen die Hanse geführten Untersuchung nicht mehr in Zweifel sein konnte und jene Weisung wahrscheinlich veranlaßt hatte, sorgte dafür, daß sie befolgt wurde.[2]) Zwar hatten sich die Kölner mit den anderen gefangenen Kaufleuten gleich nach erfolgtem Arrest gegeneinander verpflichtet, sich voneinander nicht zu trennen und gemeinschaftlich für allen Schaden einzustehen, aber das war nun vergessen.[3]) England jedoch suchte durch sein Verhalten gegen Köln sowohl einen Teil des hansischen Handels sich zu erhalten, als auch die Verlegenheiten der Hanse zu vermehren.

Die Untersuchung, die über die Schuld oder Unschuld der Hanse an der Wegnahme der sechs Schiffe vor dem königlichen Rat geführt wurde, vermochten weder die urkundliche Erklärung König Christians über die Schuldlosigkeit der Hanse, noch die Beteuerungen und Beweise, die die Hansen selbst dafür beibrachten,

---

[1]) Hans. UB. IX n. 467 § 5, 482 § 4, 5, 490, 491, 494, 497, 511, 540 § 167 bis 169, HR. 2. VI n. 97, 100 u. Anm. 1, 106.

[2]) HR. 2. VI n. 114, 370, VII n. 42 § 5—8, Hans. UB. IX n. 510.

[3]) HR. 2. VI n. 124, VII n. 34 § 77, 42 § 1ff.

noch die Verwendungsschreiben fremder Fürsten und die Proteste der englischen Tuchmacher zugunsten der Hanse zu wenden.[1]) Man wollte die Hansen schuldig finden, um sie zur Bewilligung von Schadenersatz und vor allem von Zugeständnissen für den Handel der Engländer in den Hansestädten zu nötigen.[2]) Der Spruch des königlichen Rats am 21. November 1468 verurteilte die hansischen Kaufleute zum Schadenersatz. Bis zum 20. Januar 1469 sollte die Höhe der Strafsumme festgestellt werden. Die hansischen Güter blieben unter Arrest, die Kaufleute selbst in Gefangenschaft.[3]) Der Volkshaß gegen die Hansen in London machte sich nach der Bekanntgabe des Urteils in einem Einbruch in den Stalhof Luft.[4]) Nur die Kölner, jedoch nicht zur Freude der Londoner, denen die Unterdrückung aller Hansen weit lieber gewesen wäre, wurden nebst ihren Gütern von aller Haftung für den Schaden der Engländer freierklärt und durften allein vom Stalhof Besitz nehmen.[5]) Im Februar 1469 wurden dann trotz abermaliger von Hermann Wanmate besorgter Verwendungsschreiben deutscher und niederländischer Fürsten und sogar des Gouverneurs der englischen Kaufleute in den Niederlanden, William Caxton,[6]) die gefangenen Kaufleute nach siebenmonatlicher Haft gegen Zahlung von 4000 Nobeln freigegeben. Ihre Habe sollte bis zum 31. August unter Arrest bleiben und bis zum selben Zeitpunkt wurden ihre Privilegien ihnen verlängert.[7]) England hoffte hierdurch einen günstigen Ausfall der Ausgleichsverhandlungen zu erzielen, die inzwischen auf seinen Wunsch vor dem Herzog von Burgund in Brügge geführt werden sollten. Mit Rücksicht auf die allgemeine Parteinahme der fremden Fürsten für die Hanse ließ die englische Regierung eine weitläufige Rechtfertigungsschrift verfassen und ringsum versenden, die dem ergangenen Urteil jeden Schein von Willkür und Gewalt nehmen sollte.[8])

---

[1]) Vgl. HR. 2. VI n. 99, 103, 107—111, S. 84 Anm. 1, 2, n. 118, Hans. UB. IX S. 355 Anm. 1, n. 501—506, 509.

[2]) Hans. UB. IX n. 519—526.

[3]) Hans. UB. IX n. 527, 530, vgl. HR. 2. VI n. 121.

[4]) HR. 2. VI n. 119, 120.

[5]) Hans. UB. IX n. 528, HR. 2. VI n. 119, 124, vgl. n. 533.

[6]) HR. 2. VI n. 121—124, Hans. UB. IX n. 541 VI a § 6, 10, 542—545, S. 431 Anm. 1, n. 549, 554 u. Anm. 1.

[7]) Hans. UB. IX n. 569, 577, HR. 2. VI n. 162, 165, 185 § 10, 218.

[8]) Hans. UB. IX n. 569, 570, 577.

Köln wies seine Angehörigen auf dem Stalhof an, die Trennung von der hansischen Kaufmannschaft beizubehalten und ihren Schoß selbständig für sich zu erheben.[1]) Seine Politik stand nach wie vor ganz unter der Herrschaft seiner Englandfahrer. Um die Jahreswende hatten diese in einer interessanten, wahrscheinlich von Hermann von Wesel verfaßten[2]) Denkschrift die Richtungslinien der Ratspolitik scharf gezogen. Der Grundton ihrer Ausführungen, die sie auch durch einen kurzen Überblick über die Politik Lübecks vom wendisch-dänischen Krieg 1428 bis zum Jahre 1468 zu belegen suchte, war der: durch die östlichen, besonders die wendischen Hansestädte ist die deutsche Kaufmannschaft in England in ihre unglückliche Lage geraten, darum muß Köln sich und seine Angelegenheiten von den andern durchaus trennen, damit es nicht noch mehr Schaden erleidet. Darum empfahl sie u. a. auch die gesonderte Einsammlung des Schosses, denn da mehr als die Hälfte der jährlich einkommenden Schoßsumme von Kölnern gezahlt werde, sei es ungerecht, wenn die Kölner länger für die Gesamtheit ein so großes pekuniäres Opfer brächten.[3]) Am 6. Juli 1469 bestätigte König Eduard auf wiederholte Bitte Kölns dessen Kaufleuten die Verleihung der hansischen Privilegien, wie er es 1466 für alle Hansen getan, bis zum 24. Juni 1471, ohne daß jedoch in der Urkunde die Kölner als die alleinigen Inhaber der Vergünstigung überhaupt genannt wurden.[4])

Gerhard von Wesel organisierte nun mit Zustimmung Kölns die selbständige kölnische Genossenschaft, wie sie vor 200 Jahren bestanden hatte, in ihrem alten damaligen Besitztum, der Gildhalle, ganz in der Weise des gesprengten hansischen Kontors, „want dat contore is gebroken und de coupman geynen alderman hefft“. Er erteilte Anweisungen und Ratschläge, wie die Privilegien zu gebrauchen seien, damit besonders keine Nichtkölner daran teilnehmen könnten und dem König dadurch Zoll hinterzogen werde, wie eine Anzahl Männer in England, deren Wohlwollen und Verbindungen mit den leitenden Staatsmännern den Kölnern sehr zuträglich sein werde, zu nehmen und bei Freundschaft zu erhalten

[1]) HR. 2. VI n. 164.
[2]) Vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. 399 Anm. 3.
[3]) Hans. UB. IX n. 537.
[4]) HR. 2. VI n. 222—226, Hans. UB. IX n. 606, vgl. n. 639 passim.

sei u. a. m.[1]) Köln aber begehrte von seinem Kontor, wenn „die andern Städte des römischen Reichs“ — von der Hanse zu reden vermied es durchaus — wieder zum Frieden mit England kämen, freundlichen, jedoch unverbindlichen Verkehr mit ihnen zu unterhalten, über seinen Anteil an den üblichen gemeinsamen Jahresgeschenken hinaus nichts für die Gesamtheit beizusteuern.[2]) Doch es kam anders, als Köln erwartete.

Zunächst bewirkte Köln durch seine schroffe eigensüchtige Politik, die alles Gemeinschaftsgefühl ablehnte, nur, daß die rheinischen und süderseeischen Städte, die bisher sowohl in der englischen Frage wie im Schoßstreit mit dem Brügger Kontor noch am engsten zu ihm gestanden hatten, sich verwirrt und zurückgestoßen fühlten und Köln auf seinen Wegen nicht mehr folgen mochten.

Die Hanse mußte wie zu dem schnellen Vorgehen Englands so zum Verhalten Kölns Stellung nehmen. Sie war im Augenblick überrascht und unschlüssig. Die hansische Versammlung zu Lübeck am 23. April 1469 war stark besucht, auch von den süderseeischen und rheinischen Städten. Köln jedoch hatte nicht nur die Besendung derselben, sondern auch ebenso wie sein Kontor in London jede Verbindlichkeit ihrer etwaigen Beschlüsse für sich und die Seinen scharf abgelehnt.[3]) Die Versammlung schob die endgültige Beschlußfassung über die verschiedenen Wege, die zur Bekämpfung Englands und des abtrünnigen Köln eingeschlagen werden konnten, einem künftigen Hansetag zu. Vollends trat sie dem Gedanken eines Krieges gegen England ernstlich noch nicht nahe.[4]) Sie rechnete jedoch kaum mit der Möglichkeit einer friedlichen Lösung der vorhandenen Streitfragen. Sie war davon durchdrungen, daß ein schimpflicher Friede mit England wie mit Köln der Hanse mehr schaden als nützen müsse. Es war ihr bitterer Ernst, von England unter allen Umständen Genugtuung und Schadenersatz für die Verletzung der hansischen Privilegien und Zurücknahme des Urteilspruchs, von Köln Unterwerfung unter die Hanse

[1]) Hans. UB. IX n. 603 passim, vgl. die hans. Klagen n. 733, die Kontrolle über die Zulassung zu den kölnischen Privilegien usw. n. 683, 685, 698, 700, 709, S. 652 Anm. 1, n. 713, 719, 734, 741; die Hausordnung für die Kölner n. 690.

[2]) HR. 2. VI n. 225.

[3]) Hans. UB. IX n. 537 § 12, 13, HR. 2. VI n. 113, 182, VII n. 42 § 12.

[4]) Vgl. die lüb. Tagfahrt HR. 2. VI S. 118ff., n. 184, 185 passim.

zu erzwingen. Sie stellte die Waffen, mit denen es geschehen mußte, in Bereitschaft. Nach dem 24. Juni sollte der Verkehr mit England aufhören.

Die abwartende Haltung der Hanse mochte auch durch die Hoffnung auf eine neue Revolution in England bestimmt sein. Denn schon war im Norden des Landes unter dem Landvolk gegen die Regierung ein Aufstand ausgebrochen, und der König und Hof argwöhnten, daß der mächtige Warwik mit ihm im Einverständnis sei. Auch sollte er in hochverräterischen Verbindungen stehen mit König Ludwig von Frankreich und der entthronten englischen Königin Margarethe und ihrem Anhang, die bei diesem eine Zuflucht gefunden hatten.[1]) Doch wurden die hansischen Boten, die wie verabredet im Juni und Juli 1469 unter vermittelnder Teilnahme von burgundischen Deputierten mit den Engländern in Brügge verhandelten, von diesen im Bewußtsein ihrer guten Beziehungen zu Burgund mit überlegener Zurückweisung behandelt. Da drohten die Hansen ihrer Instruktion gemäß mit Krieg und dem Verbot englischer sowie anderwärts aus englischer Wolle hergestellter Tuche. Aber die Deputierten des Herzogs, wenn sie auch gegen ein Verbot der englischen Tuche durch die Hanse nichts einzuwenden hatten, widerrieten doch entschieden ein solches gegen die auswärts aus englischer Wolle hergestellten im Interesse der Niederlande, die davor seit lange besorgt waren. Auch vor der beabsichtigten Aussendung von Kapern warnten sie die Hansen, denn seien es wenige, so würden sie von den Engländern überwältigt werden, seien es viele, einen überaus störenden Einfluß auf den gesamten Seehandel ausüben. Die Verhandlungen mit den Engländern zerschlugen sich, nicht einmal neue wurden verabredet.[2]) Solche konnten die Engländer auch deshalb nicht zusagen, weil der Aufstand in England inzwischen immer weiter um sich griff, König Eduard selbst Ende Juli 1469 Gefangener des Grafen Warwik wurde, der mit den Aufständischen gemeinsame Sache gemacht und nun zwei Könige in seiner Hand hatte. Er gab zwar Eduard bald wieder frei, aber ihre Versöhnung war nur scheinbar, der Friede zwischen den beiden Fraktionen der Yorkschen Partei war faul.[3])

---

[1]) Pauli, Gesch. Englands, V S. 378 ff.
[2]) HR. 2. VI n. 219, 221, 244, 362.
[3]) Pauli, Gesch. Englands, V S. 382 ff.

Als aber nach Eingang des Gesandtschaftsberichts über die Brügger Verhandlungen die wendischen Städte nach Mitte Oktober 1469 in Lübeck tagten und zum 31. Mai 1470 einen Hansetag nach Lübeck beriefen, der über das gegen England einzuschlagende Verfahren die Entscheidung treffen sollte,[1]) herrschte schon offener Krieg zwischen der Hanse und England. Denn soeben hatte das hansische Kontor zu Brügge, ohne die Erlaubnis der Hanse abzuwarten, mit der Aussendung von Kapern gegen England den Anfang gemacht. Zwei Danziger, Martin Bardewik und Paul Beneke, der bald durch seine kühnen und glücklichen Taten zur See glänzenden Ruhm ernten und den deutschen Namen zur See ähnlich mannhaft vertreten sollte, wie 40 Jahre zuvor der gewaltige Bartholomäus Voet, werden als die ersten hansischen Auslieger genannt.[2]) Die niederländisch-burgundischen Häfen waren ihre Stützpunkte, aber schon im Januar 1470 schritt der Herzog mit Berufung auf das englisch-burgundische Bündnis von 1467 dagegen ein und verbot seinen Untertanen jeden Zusammenhang mit den hansischen Kapern.[3])

Es ist bezeichnend, daß Danziger als die ersten Auslieger erschienen. In Danzig selbst war die Stimmung gegen die Engländer am schroffsten und kriegerischsten. Danzig hielt ein entschlossenes Vorgehen gegen England unter Beiseitesetzung aller anderen Fragen für das richtigste und erhob daher bei Lübeck scharfen Widerspruch gegen die Abhaltung eines neuen Hansetages in der englischen Angelegenheit.[4]) Mit nachdrücklicher Schnelligkeit sollte nach seiner Meinung ein vorteilhafter Friede durch Krieg und Handelsverbot erzwungen werden. Es gestattete den Seinen die Kaperei. In seinem temperamentvollen Vorgehen kam das Bewußtsein vermehrter Selbständigkeit zum Ausdruck, die es durch die Abschüttelung der Ordensherrschaft gewonnen hatte.

Lübeck war zwar einverstanden damit, daß Danzig und auch Hamburg Kaper ausschickten.[5]) Aber es ermahnte zur Ruhe und zum Abwarten. Seine Haltung war allerdings wohl auch der Ausfluß der politischen Grundanschauung des damaligen Leiters der

[1]) HR. 2. VI n. 272, 277, 282, Hans. UB. IX S. 655 Anm. 2.
[2]) HR. 2. VI S. 260 Anm. 4.
[3]) Hans. UB. IX S. 617 Anm. 2, n. 691, 692.
[4]) HR. 2. VI n. 283, 289.
[5]) Vgl. HR. 2. VI n. 284, 285.

lübischen Politik, Heinrich Castorp, die durch das ihm zugeschriebene Wort charakterisiert wird: „Lasset uns tagen, die Kriegsfahne ist leicht ausgesteckt, aber schwer wieder abzunehmen".[1]) Überdies sah es schärfer und weiter als Danzig. Denn schon Anfang März 1470 befand sich ein Teil Englands plötzlich wieder im Aufstand und Graf Warwik auf Seite der Rebellen. Allerdings zwang der König im April den Grafen zur Flucht aus dem Reich. Warwik wandte sich nach Frankreich, söhnte sich mit Margarethe von Anjou und ihrer Partei aus. Die Lancasterpartei und Warwik, unterstützt durch König Ludwig XI. und den großen Anhang Warwiks in England, planten eine Landung dort und die Wiederherstellung der Herrschaft Heinrichs VI. Und in Erinnerung an die guten Beziehungen zwischen den Lancasterkönigen und der Hanse wandte sich Königin Margarethe abermals an die Hanse, die durch Macht, Reichtümer, Waffen und schlagfertige Flotten sowie alles sonst zu Kriegen Notwendige ausgezeichnet sei, mit einem Bündnisangebot gegen den Usurpator des Throns, Eduard, der ihren Gatten, den Schützer der hansischen Freiheiten, vom Thron gestürzt habe.[2])

Der Thron Eduards IV. war im Wanken. Jede Vermehrung der Konflikte mußte dem König höchst unbequem sein. Er übertrug seinem burgundischen Schwager das Schiedsrichteramt in seinem Streit mit der Hanse. Und dieser suchte, wie er Frankreich und den dort geschmiedeten Plänen und Vorbereitungen der Lancasters und Warwiks gegenüber für seinen englischen Schwager und Verbündeten einsprang, beschwichtigend auf die Hanse einzuwirken.[3]) Wenn wir obendrein bemerken, daß im selben Frühjahr 1470 König Ludwig von Frankreich Dänemark und die Hanse umwarb, um einen Friedens- und Handelsvertrag mit ihnen abzuschließen, und daß er gleichzeitig den hansischen Kapern gegen England freien Verkehr in den französischen Häfen einräumte,[4]) obgleich die Danziger auch gegen seine eigenen Untertanen abgesandt waren, — wenn wir bemerken, daß dergestalt plötzlich von allen Mächten des Westens die Hanse als wertgeschätzter Faktor für Krieg und Frieden umworben wurde, so wird diese uns

---

[1]) Vgl. Hoffmann, Gesch. Lübecks, I S. 179.
[2]) HR. 2. VI n. 315.
[3]) HR. 2. VI n. 313, S. 276 Anm. 1, n. 317.
[4]) HR. 2. VI n. 321, 322, siehe Band I S. 473f.

im Zusammenhang der großen politischen Bewegungen der Zeit dadurch auch als Macht von nicht zu unterschätzendem politischem Schwergewicht vor die Augen gerückt.

Der Revaler Ratsbote auf dem Maihansetag 1470 in Lübeck hatte die Werbungen des Herzogs von Burgund, der Könige von Frankreich und Schottland und der entthronten englischen Königin vor sich. Er sah die Erklärung für diesen Eifer der Mächte mit Recht in dem eindrucksvollen Auftreten der zahlreichen hansischen Auslieger in den westlichen Gewässern; das waren die schlagfertigen Flotten, von denen Königin Margarethe geschrieben hatte! Leicht, meinte der Bote, werde die Hanse nun Wünsche verwirklichen können, die unter anderen Umständen nicht ohne viele Opfer zu erreichen sein würden.[1]) Jedoch so einfach, wie er es sich vorstellte, war die Lage im Westen keineswegs für die Hanse.

Jedoch nicht bloß die politischen Verhältnisse kamen hier in Betracht. Innerhalb der Hanse selbst war es zum Bruch gekommen zwischen Lübeck und Köln. Dieses hatte Anschluß an England gesucht und gefunden. Die Hanse mußte ihm diesen Rückhalt entziehen, um seinen Trotz brechen zu können. Aber England war nicht die einzige Stütze Kölns, und die englische Frage nicht der einzige Streitpunkt zwischen der Hanse und Köln. Auch auf dem niederländischen Verkehrsgebiet hatte es inzwischen mit der Hanse gebrochen und Schutz gefunden bei der burgundischen Macht. Auch hier war es die Aufgabe der Hanse, Köln zur Unterordnung unter die Organisation ihres Verkehrs, unter die Autorität ihres Kontors in Brügge zu nötigen. Von der Vorgeschichte dieses Konflikts, den inneren hansischen Verhältnissen in den Niederlanden und der kommerziellen Entwicklung Kölns wird im folgenden die Rede sein.

[1]) HR. 2. VI n. 338.

5. Der hansische Verkehr in den Niederlanden und die Verkehrspolitik des hansischen Kontors zu Brügge bis zum Zerwürfnis mit Köln 1470.

Die Keimzelle des Kontors der Hanse zu Brügge war sehr wahrscheinlich eine Vereinigung der wendischen und wohl auch sächsischen Kaufleute.[1]) Bei einer Kaufmannschaft, die von weither über See zu einem fremden Lande Beziehungen anknüpfte, mußte sich das Bedürfnis nach genossenschaftlichem Zusammenschluß dort wesentlich stärker geltend machen, als bei einer Kaufmannschaft, die demselben Lande benachbart auf zahlreichen Landwegen in dasselbe eindringen konnte. Als Sitz jener Genossenschaft in den Niederlanden konnte zur Zeit ihrer Bildung nur Brügge in Frage kommen. Diesem eigentlichen Kern gliederten sich dann die Vereinigung der Kaufleute Livlands, Wisbys und der deutschen Gemeinden in schwedischen Städten als eine zweite und die westfälischen und preußischen Kaufleute als eine dritte Gruppe an. Diese letztere umschloß auch die Kaufleute der niederrheinischen und süderseeischen Städte. Aber Einfluß auf die Politik der Gesamtheit der Gruppen, auf die Geschäftsführung auch nur ihres Drittels hatten diese nicht oder nur in geringem Maß. Denn von den zwei Älterleuten ihres Drittels wurde immer der eine aus der Zahl der Dortmunder, der andere aus der Zahl der preußischen Kaufleute genommen.[2]) Somit wurden von den sechs jährlichen Älterleuten des Kontors wenigstens vier, oft wohl auch fünf aus den östlicheren hansischen Städtegruppen vom Elbgebiet ab gestellt; und da unter diesen der Einfluß Lübecks der vorherrschende war, so war die politische Auffassung Lübecks und der östlichen Hansestädte für die Tätigkeit und Haltung des Kontors jederzeit maßgebend.

Diesem Brügger Kontor der Hanse hafteten von der Zeit seiner Entstehung verschiedene schwerwiegende Mängel an. Jene Festigkeit und Geschlossenheit, die die anderen drei großen Kontore der Hanse

---

[1]) Vgl. W. Stein, Die Genossenschaft der deutschen Kaufleute zu Brügge, S. 12 f., ders. i. Hans. UB. IX Einl. S. XXI.

[2]) Stein i. Hans. UB. IX Einl. S. XXI.

in Nowgorod, Bergen und London zeigen, erreichte es nicht. Es besaß keinen gegen die Stadtbevölkerung abgeschlossenen Wohnplatz. Die Konzentration der hansischen Kaufmannschaft in den Niederlanden auf einen einzigen Punkt oder doch ganz wenige ließ sich je länger, desto weniger herstellen. Die Durchbildung derselben zu einem fest zusammenhängenden einigen Ganzen gelang nicht, die Organisation blieb unfertig.

Trotz dieser mit der Zeit immer fühlbarer werdenden Mängel war das Brügger Kontor, verglichen mit den anderen hansischen Niederlassungen, im Hinblick auf seine handelspolitische Stellung, die Vielseitigkeit seiner Handelsinteressen und diplomatischen Aufgaben, die Weite seines Blicks das hervorragendste Erzeugnis der hansischen Kaufmannschaft. Diese Vorzüge waren die Folge seiner Stellung im Brennpunkt des damaligen europäischen Handels. Kein Kontor ist wie dieses der Hanse gegenüber in Zeiten der Zwietracht, der Lässigkeit und Entschlußlosigkeit mit kraftvollen und beherzigenswerten Worten der Mahner zur Eintracht, zum Eifer, zur Tat gewesen. Nicht selten überschreitet es in Erinnerung an seine frühere Selbständigkeit, wenn es gilt, die hansischen Interessen rasch wahrzunehmen, die durch seine Unterordnung unter die Hanse ihm gezogenen Schranken und muß dann Zurechtweisung und Tadel der Städte wegen seiner Eigenmächtigkeit hinnehmen. Oft tritt es mit Vorschlägen an die Hanse heran über die verschiedensten und häufig seinem eigensten Interessenfelde sehr fernliegende Fragen. Die Hanse der Städte ist ihm seine „Översten", sein „schermschild".[1])

Jedoch auch wenn das Kontor ein Organ der Politik und Interessen vornehmlich Lübecks und der östlicheren Hansestädte war, so war es sich doch bewußt, zum Vertreter der Wünsche aller Hansen berufen zu sein.[2]) Wo es anging, suchte es auch den kommerziellen Interessen der westlichen Hansestädte gerecht zu werden. Selbst Köln würdigte diese Bestrebungen des Kontors, wenn es dasselbe 1463 als „bewarer ind beschirmer" der Hanse bezeichnete.[3])

Es kann nicht auffallen, daß es gerade die Flandern benachbarten Städte waren, die zum Kontor die geringste Fühlung hatten.

---

[1]) HR. 1. III n. 144, V n. 390, VI n. 119.
[2]) Vgl. HR. 2. V n. 528.
[3]) Hans. UB. IX n. 2.

Denn gerade wegen ihrer Nachbarlage bedurften ihre Kaufleute einen engeren Anschluß an die andere hansische Kaufmannschaft nicht. Durch alten nachbarlichen Überlandverkehr waren sie, und namentlich die Kölner, im Land eingebürgert, sie besaßen dort besondere Freiheiten. Durch eine Angliederung an die Organisation, wie sie für die zur See nach Flandern kommenden, mit den dortigen Verhältnissen nicht bekannten östlichen Kaufleute erwünscht und zweckmäßig war, mußten sie sich eher gehemmt als gefördert fühlen. Es hängt hiermit zusammen, daß die rheinischen Städte großenteils später als die anderen sich der Hanse überhaupt anschlossen, so Köln selbst, das 1383 zum erstenmal an einem Hansetag teilnahm, so Nymwegen 1402, Zwolle, Wesel und Duisburg 1407, Arnheim, Roermond und Kampen sogar erst 1441. Durch die abweichende Gestaltung ihres Handels mit den Niederlanden, die ungleiche Wertschätzung der Organisation ihres Handels daselbst wurde die charakteristische und bis zu einem gewissen Grad unvereinbare Verschiedenheit zwischen der Auffassung der rheinischen und der östlichen Hansestädte in Fragen des Handels und der Handelspolitik der Hanse in den Niederlanden bedingt.

Gemeinsam war allen drei westlichen Gruppen der Hanse, den rheinischen, süderseeischen und westfälischen Städten, daß ihre Handelsbeziehungen zu ihren niederländischen Nachbargebieten an erster Stelle in ihrem Fernhandel überhaupt, neben oder noch vor ihren englischen, standen. Außerdem kamen die Niederlande für sie als Durchgangsgebiete für ihren überseeischen, vorzüglich nach England gerichteten Verkehr in Betracht. An den verschiedenen Teilgebieten der Niederlande waren nun aber die Interessen der einzelnen Gruppen verschieden stark. Für den mittelalterlichen Handel Westfalens war die Wasserstraße der Ems nur von geringer Bedeutung.[1]) Er stand einerseits zu Köln und weiterhin zu Brabant, andererseits zu den süderseeischen Städten und weiterhin zu Holland in enger Verbindung. Die Westfalen, insbesondere die Dortmunder, besaßen für Holland und Seeland Schutz- und Geleitsbriefe schon seit dem 13. Jahrhundert, die in der Folge wiederholt erneuert und dann 1363 zu allgemein hansischen wurden.[2]) Sie unterhielten außerdem zu Antwerpen starken Verkehr. Und hinter diesen

[1]) Vgl. z. B. Hans. UB. I n. 842, VIII n. 537, 559.
[2]) Siehe Band I S. 20, 23.

Beziehungen zu Antwerpen, im 15. Jahrhundert aber noch mehr zu Holland traten ihre flandrischen mehr und mehr zurück.

Auch für die süderseeischen, die stiftutrechtschen Städte Kampen, Deventer, Zwolle stand der Verkehr mit Flandern an zweiter Stelle. Es war für sie noch natürlicher als für die westfälischen, daß sie mit Holland durch Handel und Verkehr eng verknüpft waren. Die rechtlichen Grundlagen ihres Verkehrs in Holland stammten ebenfalls aus dem 13. Jahrhundert. Namentlich Kampen war eifrig, die seinen von Zeit zu Zeit wieder auffrischen[1]) und unter Benutzung günstiger Umstände auch verbessern zu lassen,[2]) und besaß in manchen Richtungen für seinen Verkehr in Holland Vorzüge vor der Hanse.

Auch die Verkehrsinteressen der geldrischen Städte, voran Nymwegens, doch auch Harderwijks, Zütfens u. a. bezogen sich auf Holland und Brabant in erster Linie. Nymwegen besaß in Holland Zollvorzüge vor den anderen Fremden.[3]) 1418 warb die klevische Stadt Wesel in Holland um Gewährung derselben Verkehrsrechte, wie die Nymwegener besäßen.[4])

Unter allen diesen Städten des deutschen Westens aber nahm Köln mit seinen Beziehungen zu den niederen Landen weitaus die erste Stelle ein. Die kommerzielle Bedeutung Kölns beruhte auf zwei natürlichen Vorzügen seiner Lage. Dort wurde die wichtigste Wasserstraße des mitteleuropäischen Binnenverkehrs, der Rhein, von der uralten westöstlichen Heerstraße gekreuzt, die auch im späteren Mittelalter trotz des großen Aufschwungs des Seehandels wichtig blieb für den europäischen Verkehr. Das Ziel, sich zum Stapelplatz für den Verkehr und Handel der Kaufleute auf beiden Straßenzügen zu machen, hat Köln trotz jahrhundertelanger Bestrebungen allerdings nicht voll zu erreichen vermocht.[5]) Ganz gewiß aber bewirkten die eigene große kommerzielle Bedeutung der Stadt und die rege Erwerbstätigkeit ihrer Bürgerschaft zusammen

---

[1]) Hans. UB. I n. 779, 1272, II n. 61, 142, III n. 91, 111, 541, IV n. 84, 382, 889, 1033, V n. 41.

[2]) Hans. UB. V n. 403, vgl. n. 731, 773, 857 u. Anm. 1, 897, 976, 1044, VI n. 48, 514 u. Anm. 1, 519.

[3]) Hans. UB. IV n. 669, 844, V n. 233 u. Anm. 1, VI n. 66 u. Anm. 1, 401, 701, 750 u. Anm. 1, vgl. V n. 513 u. Anm. 2, 608, VI S. 43 Anm. 1.

[4]) Hans. UB. VI n. 140 § 4.

[5]) Vgl. Stein, Beiträge z. Gesch. d. deutschen Hanse etc. S. 35 ff.

mit Zwangsmaßregeln der städtischen Verkehrspolitik, daß Köln tatsächlich für den größten Teil namentlich des Flußverkehrs der Endpunkt, der Stapel des Fremdenverkehrs hinauf und hinab wurde, so vor allem für den Weinhandel, den Hauptartikel seines mittelalterlichen Handels. Ihn seinen Bürgern vorzubehalten war die Wirtschaftspolitik Kölns mit in erster Linie erfolgreich bestrebt. Den Niederländern machte sie das Vordringen in die Wein erzeugenden oberen Rheinlande und den selbständigen Einkauf an Ort und Stelle, den Oberländern den Versand über Köln hinaus rheinabwärts unmöglich. Zugleich verhinderte sie die Fremden bei sich daran, direkt untereinander mit Umgehung des Zwischenhandels der Bürger mit Wein zu handeln. In einem die großen Hansestädte nach der Hauptseite ihrer kommerziellen Bedeutung vielfach treffend charakterisierenden alten Spruch wird Köln als das Weinhaus der Hanse bezeichnet.[1]) Jedoch war nicht der Zwischenhandel am Platze, sondern der Eigenhandel der weitaus wichtigere Teil des Weinhandels der Kölner.[2]) Der Umfang desselben wurde gegen Osten hin dadurch eingeschränkt, daß die sächsischen und die Ostseestädte den Rheinwein überwiegend auf der Linie Frankfurt-Göttingen-Lüneburg direkt bezogen. Dagegen beherrschten die Kölner mit ihrem Wein die Niederlande und England, und am Vertrieb desselben waren daneben dort die Kaufleute von Nymwegen, Wesel und Duisburg stark beteiligt.[3])

Von den oberländischen Waren suchte Köln außerdem noch das Holz stapelpflichtig zu machen.[4]) Andererseits legte es sich im 14. und 15. Jahrhundert auch für verschiedene von unterhalb kommende Waren, so Salz, geräucherte und gesalzene Fische, Fettwaren, Honig, ein Stapelrecht bei.[5]) Daher wandten sich Speier, Worms, Mainz, Frankfurt, Straßburg, Basel einzeln oder gemeinsam mit ihren nicht seltenen Klagen über minderwertige und betrügliche Lieferung der Tonnenfische im 15. Jahrhundert an Köln. Und Köln erhob dann in ihrem und seinem Namen Vorstellungen bei den holländischen Städten und Antwerpen und unterzog die von

[1]) Vgl. G. von Hansen, Aus baltischer Vergangenheit S. 147.

[2]) Knipping, Kölner Stadtrechnungen, I S. XLIIIf., Stein, Beiträge etc. S. 39ff.

[3]) HR. 2. III n. 244.

[4]) Stein, Beiträge etc. S. 41.

[5]) Knipping, Kölner Stadtrechnungen, I S. LVIf.

hier kommenden Fischsendungen schärferer Kontrolle.[1]) Unter den in Köln blühenden Gewerben war die Tuchmanufaktur das bedeutendste. Im Zusammenhang damit, aber auch zum Zweck der Ausfuhr in die Niederlande wurde in der Umgegend Kölns, wie auch bei Erfurt und in Thüringen überhaupt, Waid, das Blaufärbemittel, in großem Maßstab gebaut. Denn der orientalische, in Italien und im 15. Jahrhundert auch in der süddeutschen Tuchindustrie allmählich Eingang findende Indigo wurde im hansischen Gebiet während des Mittelalters noch nicht verwandt.[2])

Wie Köln vermöge seiner zentralen Lage, seiner vielseitigen gewerblichen Tätigkeit und der Reichhaltigkeit seines Warenmarktes die fremden Kaufleute zu vorübergehendem Aufenthalt wie zu dauernder Niederlassung von allen Seiten anzog,[3]) so schirmte und stärkte es andererseits den aktiven Handel seiner eigenen Kaufmannschaft. Die Hauptgruppe innerhalb dieser, die nach der Mitte des 15. Jahrhunderts so verhängnisvollen Einfluß auf die Stadtpolitik gewann, waren die Kaufleute, die den Verkehr zwischen England und Frankfurt über Brabant unterhielten.[4]) Der Kölner Handel griff nach allen Seiten weit aus und setzte die verschiedensten Waren um. Er nahm eine mächtige Stellung in England ein. Er stand über Magdeburg und über Erfurt in lebhafter Verbindung mit Breslau und Krakau.[5]) Er vertrieb nach dem Ostseegebiet und Skandinavien englisches Tuch, Wein und Südwaren. Er erstreckte sich den Rhein hinauf über Oberdeutschland und von dort über die Alpenstraßen nach Venedig; im dortigen Fondaco der deutschen Kaufmannschaft erschienen häufig Kölner neben den

---

[1]) Hans. UB. VI S. 301 Anm. 2, n. 557, 563, 714, VIII S. 217 Anm. 6, n. 490, 586, 587, 841, S. 523 Anm. 1, n. 1184 u. Anm. 2, IX n. 110 u. Anm. 1, 111, 174, 381, 384, 499, 696, 717, S. 659 Anm. 1, S. 666 Anm. 2, S. 668 Anm. 1, n. 735, 736, S. 669 Anm. 1, n. 763 u. a.

[2]) Stieda, Hansisch-venetianische Handelsbezieh., S. 98. Über die Indigoverwendung vgl. die Bemerkg. von Below s. Hist. Ztschr. 91 S. 440 Anm. 1.

[3]) Hans. UB. III S. 301 Anm. 1, S. 470 Anm. 1, Schulte, Gesch. d. mittelalt. Handels zwischen Westdeutschl. u. Italien, I. S. 303 ff.

[4]) Hans. UB. VIII n. 92, 93, S. 401 Anm. 1, n. 1010, IX n. 491. Statuten der Kölner Englandfahrer vgl. HR. 1. VII n. 733 (1424). Der hier als Ältermann derselben gen. Tilmann Gir gehörte einem der angesehensten Kölner Geschlechter an, vgl. über diese Familie Lau, Entw. d. komm. Verfassung u. Verwaltung von Köln, S. 122.

[5]) Vgl. Hans. UB. III S. 283 Anm. 5, VI n. 1025.

Oberdeutschen.[1]) Auch zu Katalonien und Arragon, zu Barzelona und Saragossa und selbst zu Sardinien unterhielten Kölner um die Mitte des 15. Jahrhunderts Handelsbeziehungen.[2])

Aber das eigentliche Feld des Kölner Aktivhandels war das nordfranzösisch-burgundisch-niederländische Gebiet. Ihr Verkehr nach Frankreich, besonders nach Paris ist mannigfach bezeugt.[3]) Je mehr ferner die zunehmende Verschärfung des Dordrechter Stapelrechts Köln den Weg zum Meer versperrte und seine eigene alte Seeschiffahrt im 15. Jahrhundert vernichtete, um so mehr sah sich Köln wegen seiner Verbindung mit England auf die südlichen Niederlande angewiesen. Vorzüglich für seinen Verkehr in und über Brabant, für die dortigen Zollverhältnisse, Verkehrssicherheit u. a. zeigte es sich stark interessiert. Mecheln, Brüssel, Bergen op Zoom u. a., vor allem aber Antwerpen waren dort von alters her die Hauptstätten seines Verkehrs, ein Handelsgebiet von bedeutender Ergiebigkeit.[4]) Auch der Durchgangsverkehr der Kölner über holländische und seeländische Häfen, namentlich Middelburg, nahm im 15. Jahrhundert beträchtlich zu.[5])

Die Frage nach Zeiten des Aufschwungs oder Rückgangs des Kölner Handels läßt sich an der Hand der städtischen Einnahmen beantworten. Nachdem noch 1385 der auf die Woche berechnete Pachtsatz der Rutenpfennigs, d. h. der städtischerseits für das Messen jedes eingeführten Stückes Wein gezahlten Abgabe, 76 M. betragen hatte, sank er schnell bis 1417 auf 57, bis 1427 weiter auf 50, bis 1447 auf nur 44 M. wöchentlich.[6]) Im entsprechenden Maß muß in dieser Zeit die Weineinfuhr heruntergegangen sein. Die erst von 1432 ab überlieferten Akziseeinnahmen aus dieser betrugen von 1432—1451 im Durchschnitt jährlich 24000 M., während der Zeit der hansischen Handelssperre gegen Flandern trotz der starken Übertretungen derselben durch Kölner 1452—1457 nur 14 000 M., und im Durchschnitt der Jahre 1458—1476 auch

[1]) Knipping, Kölner Stadtrechnungen, I S. LXIV Anm. 4, Hans. UB. IX n. 365, Stieda, Hans.-venet. Handelsbezieh., S. 7f.

[2]) Siehe Band I, S. 462.

[3]) z. B. Hans. UB. IV n. 817, 824, 843, VI n. 525 u. Anm. 1 u. a.

[4]) Vgl. Hans. UB. VI n. 2, 15 u. Anm. 3, 147 u. Anm. 3, 158, 448 u. Anm. 1, 536, 539 u. Anm. 1, 768, HR. I. VI n. 476.

[5]) Hans. UB. VIII n. 392, 1043, 1183, IX n. 10 u. Anm. 4.

[6]) Knipping, Kölner Stadtrechnungen, I S. 206, vgl. S. 66ff.

nicht mehr als 16 000.[1]) Und weiter ergänzt wird dies Bild durch die von 1422 ab erhaltenen Einnahmen aus der Weinzapfakzise. Diese erreichte 1425 zum letzten Mal die Höhe von 20 000 M., blieb 1448 zum erstenmal unter 10 000 M., um in den folgenden Jahrzehnten nicht mehr als 10 000 bis 6000 M. jährlich der Stadt einzubringen.[2]) Das Bild des wirtschaftlichen Rückganges, das der Kölner Handel in seinem wichtigsten Artikel, dem Wein, zeigt, wird auch durch die Pachtsätze vieler anderer städtischer Akzisen für denselben Zeitraum eines Jahrhunderts bestätigt. Es gingen zurück in Köln der Export zu Lande, die Abgaben an den städtischen Wagen von allerart wägbarem Gut, wie Metallen, Wachs, Südwaren u. a., auch die Fleischakzise und die Abgabe für die übrigens obligatorische Benutzung des Schlachthauses sowie in starkem Maß die Einkünfte aus dem Kaufhaus auf dem alten Markt, wo vornehmlich fremdes Tuch, Leinwand und Garn gehandelt wurden. Der wöchentliche Pachtsatz des Mahlpfennigs, der Abgabe von dem auf die Mühlen gebrachten Korn, sank von 425 M., der größten Höhe, die er in den Jahren 1381—1383 erreichte, auf 290 M. im Jahre 1429 und blieb in den folgenden zwei Jahrzehnten ungefähr in dieser Höhe. Und an den Pachtsummen der Akzise von dem in Köln selbst verfertigten Tuch, die am höchsten in den Jahren 1387—1389 waren, schon 1403 nicht mehr die Hälfte und seit 1429 nicht einmal mehr den dritten Teil davon betrugen, läßt sich der starke Niedergang der Kölner Tuchindustrie erkennen. Gleichzeitig erlebte geradezu einen Zusammenbruch der Industriezweig der Herstellung des Tirteys, eines Gewebes aus Wolle und Leinen. Daß der Rückgang in diesen Gewerben auch von einem solchen in der Woll- und Waideinfuhr begleitet war, ist selbstverständlich.[3])

---

[1]) Knipping, a. a. O., I S. 120 ff.

[2]) Knipping, a. a. O., I S. 190 f.

[3]) Pachtsatz des Bestadepfennigs, d. h. der Akzise vom Export zu Lande 1373 = 47 M., 1385 = 69 M., 1429 u. 1443 = 47 M., vgl. Knipping a. a. O. I S. 208, S. LXI; Pachtsatz der Wageakzise 1389 = 30 M., 1412—1453 zwischen 20 u. 14 M., das. S. 208; Pachtsatz der Fleischhaus- u. Fleischakzise 1389 bis 1393 = 164 M., 1414—1433 = 144—138 M., das. S. 207; Pachtsatz des Hallenpfennigs, der Einkünfte aus dem Kaufhaus auf dem alten Markt, 1373 = 63 M., 1381—1393 = 86—101 M., 1414 = 78, 1433 = 58 M., das. S. 209, S. LXII f.; Pachtsatz des Mahlpfennigs 1375 = 280 M., 1378—1383 = 412—425 M., 1414 bis 1419 = 339 M., 1429 = 290 M., das. S. 207; Pachtsatz v. d. Tuchakzise 1387 bis

Kölns Handel und Gewerbefleiß erlebten ihre höchste Blüte und ihre größten Umsätze in dem Zeitraum zwischen dem Ausgang der siebziger und dem Anfang der neunziger Jahre des 14. Jahrhunderts[1]) und begannen seitdem fortgesetzt sich zu vermindern. Behält man diese Entwicklung im Wirtschaftsleben Kölns im Auge, so wird die zunehmende Gereiztheit der Kölner Kaufleute und der obendrein um die Mitte des 15. Jahrhunderts mehr und mehr unter ihren Einfluß kommenden Ratspolitik verständlich. Gegen jede Störung des Verkehrs mit dem Ausland, die durch die Politik der Hanse oder der wendischen Städte hervorgerufen wurde, lehnten sie sich mit wachsender Entschiedenheit und Unbotmäßigkeit auf. Mit der Forderung: Loslösung Kölns von der Hanse, denn die Verbindung mit der Hanse ist dem kommerziellen Gedeihen Kölns schädlich, zogen sie schließlich die letzte Konsequenz und machten den Versuch, ihre Handelsinteressen in den beiden Hauptrichtungen und -gebieten ihres Verkehrs wieder vollständig von denen der Hanse zu trennen. So in England, so in den Niederlanden. Hier waren es die von der lübisch-hansischen Politik vertretenen Bestrebungen des Brügger Kontors, sich zur Zentrale des hansischen Handels mit den gesamten Niederlanden zu machen, die Kölns Widerstand hervorriefen.

Namentlich seit dem Ausgang des 14. Jahrhunderts, zum Teil im Zusammenhang mit der immer fühlbarer werdenden Versandung des Zwijn hob sich auch der Seeverkehr der östlichen Hansen in den nichtflandrischen Niederlanden. Die Häfen dieser begannen emporzublühen. Einerseits wurde dadurch die zentrale Stellung, die Brügge selbst als Handelsplatz den Niederlanden und dem internationalen, namentlich hansischen Verkehr gegenüber einnahm, andererseits auch die relativ zentrale Stellung, die das Brügger Kontor

---

1389 = 150 M., 1409 = 60 M., 1429—1450 = 45 M., das. S. 209, S. LXIV; Pachtsatz von der Tirteyakzise 1375—1377 = 11 M., 1416 = 6, 1443 = 1 M., das. S. 209, S. LXV; Pachtsatz der Wollakzise 1373 = 14 M., 1377 — 1393 = 24 — 20 M., 1414 — 1450 = 14—16 M., das. S. 209, S. LXV; Pachtsatz der Waidakzise 1375 = 19 M., 1377 — 1379 = 29 M., 1419 = 20 M., 1448 = 10 M., das. S. 210, S. LXV f.

[1]) Der Prozentsatz bei den verschiedenen Abgaben hat sich im Laufe dieser Zeit in den meisten Fällen nicht verändert. Knipping, a. a. O. I S. XXX; darnach ist Gecring, Kölns Kolonialwarenhandel, i. Mitt. a. d. Stadtarchiv Köln Heft 11 S. 64 f. zu korrigieren.

für den hansischen Handel mit den Niederlanden bisher innegehabt hatte, mehr und mehr vermindert. Selbst in Flandern war es für das Kontor bei dem Mangel einer Geschlossenheit der dortigen hansischen Niederlassung schwierig, eine nachdrückliche Aufsicht über seine Mitglieder auszuüben, sie fest in der Hand zu behalten.

Schnell ward das Kontor die Veränderungen inne, die sich in seiner eigenen und Brügges Stellung zu vollziehen begannen. Es mußte nach Mitteln suchen, um trotzdem seine Autorität, seinen Einfluß auf den hansischen Handel mit den Niederlanden zu behaupten. Aber die Art einiger Mittel, die es wählte, war es gerade, die innerhalb der Hanse selbst den Konflikt über die Befugnisse des Kontors und die hansische Verkehrspolitik heraufbeschwor. Der große prinzipielle Gegensatz zwischen den Zielen der kölnischen und der hansischen Handelspolitik brach offen durch und Köln löste sich von der Hanse los.

Als die Sonderhanse der Hamburger zu Sluys in Flandern im Anfang des 15. Jahrhunderts von sich aus Strafen über ihre Mitglieder verhängte und Strafgelder von ihnen erhob, protestierte das Brügger Kontor 1417 bei Hamburg sehr nachdrücklich gegen diese Anmaßung von Funktionen und Rechten, deren Ausübung nur ihm gegenüber der hansischen Kaufmannschaft zustehe. Es nahm der Hanse der Hamburger die erhobenen Strafgelder und ihre Genossenschaftsbücher ab. Die Hansetage zu Lübeck 1418 und 1447 verfügten bezw. bestätigten dem Anspruch des Brügger Kontors gemäß, daß nur dieses Strafen festsetzen und vollstrecken dürfe innerhalb der gesamten hansischen Kaufmannschaft.[1]) Von gleichen Zusammenstößen zwischen dem Kontor und den Hamburger Sonderhansen in Staveren und Amsterdam verlautet nichts. Dies hing aber wahrscheinlich mit der Auffassung des Kontors von dem räumlichen Umfang seiner Befugnisse zusammen. Noch 1405 erklärte es, daß es keine Macht habe, in Holland und Seeland widersetzliche und ungehorsame Kaufleute zur Verantwortung zu ziehen.[2]) Erst später änderte es seine Auffassung. Dagegen hatte es sich für Brabant bereits 1396 eine autoritative Stellung gegenüber der Kaufmannschaft beigelegt.[3]) Wie es sich aber mit der Genossenschaft der

[1]) HR. 1. VI n. 474, 556 § 75, HR. 2. III n. 288 § 97.
[2]) HR. 1. V n. 274.
[3]) Hans. UB. V n. 244.

Dortmunder Englandfahrer in Antwerpen abfand, der ihre Heimatstadt 1329 eigene Gerichtsbarkeit über ihre Mitglieder mit dem Recht, Bußen zu erheben, verliehen hatte, ist nicht gesagt.[1])

Die Erwerbung der von dem hansischen Osten und Westen gewünschten Privilegien in Holland und Seeland betrieb das Brügger Kontor um die Wende des 14. Jahrhunderts nicht mit Nachdruck und Ernst, weil die wendischen Städte die Konkurrenz der Holländer fürchteten.[2]) Dagegen war es gleichzeitig und später um so eifriger und erfolgreich in der Erwerbung wertvoller Verkehrsprivilegien und Zollvergünstigungen in Brabant, so in Mecheln 1393, in Antwerpen 1400, 1409, 1431 und 1457,[3]) in Brüssel 1418.[4]) Außerhalb Brabants erwarb es 1405 die Ausdehnung seiner flandrischen Privilegien für seinen Verkehr in Dendermond. Es traf 1389 und wieder 1414 und 1415 mit St. Omer in Nordfrankreich Vereinbarungen über den Tuchhandel und allgemeinen Warenaustausch dort.[5]) In Holland erlangte es von den Zöllnern der beiden wichtigsten Zollstätten Gouda und Geervliet mit Genehmigung des Herzogs von Burgund und der holländischen Regierung 1455 neue Tarife.[6]) Diese Politik des Brügger Kontors suchte die Herrschaft über den außerhalb Flanderns in den Niederlanden dauernd zunehmenden hansischen Verkehr durch Verträge mit den wichtigsten Stätten desselben zu behaupten. Daß es sie als oberste Vertretung, im Namen und zugunsten der gesamten hansischen Kaufmannschaft abschloß, beraubte jedoch den Verkehr der westlichen Hansen und besonders Kölns seiner bisherigen Selbständigkeit dort und ordnete ihn den Weisungen und Anordnungen des Kontors unter. Mit wachsendem Mißvergnügen empfand Köln die Einschränkung seiner alten kommerziellen Bewegungsfreiheit durch dies hansische Organ, auf dessen Politik es keinen bestimmenden Einfluß auszuüben vermochte.

Vor allem aber, sollte dies Kontor eine leistungsfähige Waffe ihrer Politik bleiben, so mußte die Hanse mit dem alten historischen Ballast aufräumen, der das Kontor an der Herstellung größerer

[1]) Siehe Band I, S. 384.
[2]) Siehe Band I, S. 275f.
[3]) Siehe Band I, S. 387, 389f., 421.
[4]) Hans. UB. VI n. 158.
[5]) Siehe Band I, S. 350.
[6]) Siehe Band I, S. 437.

Geschlossenheit hinderte. Sie mußte die Mängel seiner Organisation verringern. Es bestand die finanzielle Dreiteilung des Kontors, wonach jedes Drittel eine besondere Kasse besaß und alle zu gleichen Teilen zur Unterhaltung des Kontors, der Privilegien usw. beitrugen. Sie war für das gotländisch-livländische Drittel eine schwere Last. Denn um seinen Verpflichtungen gegen die Gesamtheit nachzukommen, mußte dieses das Dreifache des Schosses der beiden anderen Drittel, $^1/_{240}$ des Warenwertes, von seinen Mitgliedern erheben.[1]) Als aber 1422 in der Hanse der Plan auftauchte, diesen Übelstand durch Aufhebung der Drittelkassen und Einführung einer einzigen gemeinsamen Kontorkasse zu beseitigen, erhob Köln den entschiedensten Widerspruch gegen eine solche Neuerung. Denn das Kontor mußte durch jede Vergrößerung seiner Einheitlichkeit zu einem nur noch festeren Stützpunkt der Politik der östlichen Hansestädte, d. h. Lübecks, in den Niederlanden werden, ohne daß Köln in irgendeiner Richtung größeren Einfluß auf die Leitung desselben gewann.[2]) Die Hanse erklärte zwar auf Kölns Protest, daß sie sich dadurch von Neuerungen, die zum allgemeinen Besten dienten, nicht abhalten lassen werde, dennoch blieb der Plan noch jahrzehntelang unausgeführt. Erst die hansische Gesandtschaft, die im Winter 1447 in Flandern weilte, nahm im Auftrag der Hanse die Zusammenlegung der Kassen in eine einzige vor.[3])

Ein anderer Plan, der ebenfalls der Organisation des Kontors größere Einheitlichkeit zu verleihen bezweckte, kam nicht zur Durchführung. Bereits in den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts hatten die wendischen Städte den preußischen den Vorschlag gemacht, der Genossenschaft zu Brügge eine einheitliche Spitze zu geben. Die Frage wurde aber nicht weiter gefördert und ruhte nach einigen Beratungen wieder. 1385 griffen die preußischen Städte den Plan wieder auf. Sie stellten damals und da die Hanse nicht weiter darauf einging abermals 1425 den Antrag, daß die Hanse beim Kontor „eynen redlichen wissenden man“, einen Bürger einer bedeutenden Hansestadt bestelle. Dieser sollte in ihrem Auftrag die Verhältnisse ihrer Kaufmannschaft nach innen und außen

---

[1]) Vgl. Stein, Genossensch., S. 89ff.

[2]) HR. 1. VII n. 485, 486, 494, 495, Stein, Genossensch., S. 99f., Stein i. Hans. UB. IX Einl. S. XXII.

[3]) Vgl. Hans. UB. VI n. 903. Stein, Genossensch., S. 103f.

besser überwachen, ihre Privilegien gegen Anfeindungen zielbewußter vertreten, als das Kollegium der sechs Kontorälterleute. Ohne Zweifel war die Einsicht in der Hanse vorhanden, daß die Organisation des Kontors einer Weiterentwicklung zur Einheit in seiner leitenden Behörde bedürfe. Stieß doch obendrein gerade an diesem Kontor der oberste Grundsatz der Hanse, daß die Älterleute ihrer Niederlassungen im Ausland Deutsche, Mitglieder der Hanse sein müßten, auf Schwierigkeiten. Bei seiner ohnehin im Vergleich mit den anderen hansischen Kontoren geringeren Geschlossenheit war dies ganz besonders bedenklich. Gewiß aber waren diese Vorschläge innerhalb der Hanse auch angeregt durch die Tatsache, daß an der Spitze der großen Mehrzahl der anderen fremden Kaufmannschaften in Brügge ebenfalls eine einzelne Persönlichkeit, ein Konsul, stand.[1]) Aber auch 1425 gelangten die Städte über die Beratung des Plans nicht hinaus.

Es scheint, daß die wendischen Städte, nachdem sie zuerst den Gedanken angeregt hatten, später das Interesse an ihm verloren, vielleicht weil sie faktisch doch den bestimmenden Einfluß im Kontor besaßen und die Bestellung eines einzelnen Oberhaupts viel leichter Rivalitäten und Zerwürfnisse unter den Städtegruppen herbeiführen konnte. Denn erklärlicherweise mußte Lübeck wünschen, diesen Posten mit einem seiner eigenen Bürger oder doch einem Angehörigen einer Stadt besetzt zu sehen, deren politische Anschauungen den seinen durchaus entsprachen. Erhoben doch die preußischen Städte 1441 in deutlichem Hinblick auf Lübeck und seinen Anhang den Vorwurf, daß ein Teil des Kontors das Ganze nach seinem eigenen Willen regieren wolle.[2])

Schon vor dem Beginn des 15. Jahrhunderts also traten Bestrebungen zutage, die auf Verbesserung der Organisation des Kontors, Ausdehnung seines Machtbereichs, seiner Autorität, seiner Zentralstellung über Flandern hinaus auf den hansischen Verkehr in den anderen Gebieten der Niederlande hinzielten. Es war eine zeitgemäße Anpassung des Kontors an die inzwischen in manchen Richtungen veränderten allgemeinen Verhältnisse. Sie riefen jedoch einen mehr

[1]) HR. 1. II n. 311 § 1, VII n. 773 § 6, 774 B § 4; vgl. Stein, Genosssensch., S. 48 ff.

[2]) HR. 2. II n. 434 § 23. Vgl. die Beschlüsse zur Verbesserung der Geschäftsführung des Kontors das. n. 439 § 34, 36, III n. 288 § 70, 86.

oder minder entschiedenen Widerstand hervor, dessen Hauptträger Köln und dessen Zweck war, das Kontor in den alten Verhältnissen geringerer Geschlossenheit und Macht festzuhalten. Gelang es dem Kontor, die widerstrebenden Städte zur Anerkennung seiner Obmacht über ihre Kaufleute in den anderen Gebieten der Niederlande zu bewegen, so war ein bedeutender Schritt in der von der lübischen Politik erstrebten Richtung vorwärts getan. Nichts aber konnte sichtbarer dort die Autorität des Kontors zum Ausdruck bringen, als wenn auch die hansischen Kaufleute in den nichtflandrischen Gebieten Abgaben an das Kontor entrichteten.

Anfänglich nach Bedürfnis, aber seitdem die Hanse das Kontor sich untergeordnet hatte, allmählich ständig erhob jedes Drittel des Kontors von seinen Mitgliedern in Flandern Schoß zur Deckung seiner laufenden Verwaltungsausgaben und von Aufwendungen der Gesamtheit. Wiederholt legte außerdem die Hanse dem Kontor in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Ersatz bestimmter Auslagen auf, die von einzelnen Städten zum allgemeinen Besten gemacht waren, z. B. für Gesandtschaften und Seebefriedungen. Sie führte zu dem Zweck jedesmal für kürzere Zeit besondere Steuern auf den hansischen Handel beim Kontor ein, so 1395, 1417—1420, 1424—1426 und 1434—1440. Doch vollzog sich ihre Erhebung in dem letztgenannten Zeitraum unter ungünstigen Gesamtumständen und vielfachem Widerstand von preußischen, livländischen, Breslauer, Magdeburger und anderen Kaufleuten.[1]) Ihre Höhe betrug durchweg $^1/_{240}$ des Warenwertes; die Benennung war unterschiedslos Schoß oder Pfundgeld. Diese außerordentlichen Schosse waren zum Teil ausdrücklich von Köln mitbeschlossen. Sie wurden vom Kontor nicht bloß in Flandern, sondern auch, ohne daß die hansischen Beschlüsse dies ausdrücklich festsetzten, auch auf den Märkten Brabants, in Antwerpen und Bergen op Zoom, den hansischen Kaufleuten abgefordert. Auch von Kölnern und Süderseern und den anderen Hansen wurden sie gezahlt, ohne daß sich ein Widerspruch ihrer Städte dagegen erhob.[2])

Die Ausdehnung der Autorität des Kontors über den hansischen Handel in Brabant erhellt auch aus einer Vergleichung zwischen dem Schiedsspruch einer hansischen Gesandtschaft in Flandern 1435

[1]) HR. 2. II n. 236.

[2]) Hans. UB. IX n. 687 § 1—9, vgl. n. 663 § 58, 671 § 18.

und des Hansetags 1441 in einem Streit der Kontore zu Brügge und London miteinander. Denn während jener nur die Verschossung der Güter betraf, die aus England nach Flandern gebracht und von dort unverändert wieder ausgeführt wurden, bezog sich dieser auch auf den hansischen Durchgangsverkehr durch Brabant.[1]) Die Vertreter Kölns auf diesem Hansetag stimmten ihm zu, der Hansetag 1447 bestätigte und erneuerte ihn.[2]) Durch die Auszüge aus den Schoßbüchern des Brügger Kontors ist von 1441—1446 Jahr für Jahr die Schoßzahlung von Kölner Englandfahrern und Süderseern in Brabant bezeugt.[3])

Als jedoch 1425 eine hansische Gesandtschaft in Flandern mit Zustimmung der Boten Kölns zur Bestreitung ihrer Unkosten eine neue Abgabe, einen „neuen Schoß", für die Dauer eines Jahres beschloß, rief die ausdrücklich ausgesprochene Bestimmung, daß er nicht wie der alte auf Flandern beschränkt, sondern auch in Brabant, Holland und Seeland durch das Kontor erhoben werden solle,[4]) sofort den heftigsten Widerstand der westfälischen Städte und Kölns hervor. Sie versagten dem hansischen Beschluß die Genehmigung. Weder in Brabant noch in Holland leisteten die rheinischen und westfälischen, aber auch nach ihrem Beispiel sächsische, preußische, livländische und Hamburger Kaufleute dem Kontor die verlangte Zahlung.[5]) Am 11. November 1426 stellte das Kontor die Erhebung dieses Schosses wieder ein. Der Versuch der lübisch-hansischen Politik, das Recht des Kontors zur Erhebung eines Schosses, wenn auch zunächst nur in einem besonderen Fall und für einen kurzen Zeitraum, offiziell auch auf die anderen Niederlande auszudehnen, scheiterte an dem sofortigen einmütigen Widerstand derjenigen Faktoren innerhalb der Hanse, die in diesen besonders große Verkehrsinteressen hatten.

Da klagte das Brügger Kontor 1447 dem Hansetag zu Lübeck, daß es in der Erlangung von Markt- und Zollfreiheiten für die hansische Kaufmannschaft in Brabant, Holland und Seeland viele Kosten habe, diese aber sich weigere, ihm dort dafür Schoß wie in Flandern zu entrichten. Der Hansetag machte demgemäß die

[1]) HR. 2. I n. 393 § 3, 395, II n. 439 § 40, 41.
[2]) Hans. UB. IX n. 671 § 19, HR. 2. III n. 288 § 71.
[3]) Hans. UB. IX n. 687 § 10—15.
[4]) HR. 1. VII n. 800 § 1—7, Hans. UB. IX n. 671 § 17, vgl. n. 663 § 55.
[5]) HR. 1. VII n. 812, VIII n. 18, vgl. n. 27, 34 § 2, 59 § 6, 7, 391.

Schoßzahlung auch für die hansischen Kaufleute in Brabant und den nördlichen Niederlanden zu einer ständigen Einrichtung. Die hansische Gesandtschaft, die im Winter 1447/8 in Flandern weilte, verkündete diesen Beschluß am 14. April 1448. Zugleich führte sie zur Deckung ihrer eigenen Unkosten eine Verdreifachung des vom lübischen und preußischen Drittel bisher erhobenen Schosses ein und vereinigte nun, da beide jetzt ebensoviel zahlten wie das livländische, $^1/_{240}$, die drei Drittelskassen zu einer gemeinsamen Kontorkasse.[1]) Während sich aber gegen diese beiden Maßregeln kein Widerspruch erhob, begegnete die Ausdehnung der Schoßpflicht wiederum einem sehr heftigen. Köln berief sich auf seine alten Sonderfreiheiten in den genannten Ländern und wies seine Bürger an, außerhalb Flanderns die Schoßzahlung dem Kontor zu verweigern. Auch die in Antwerpen verkehrenden Preußen und andere Hansen wurden dadurch aufsässig gemacht.[2]) Die hansische Versammlung zu Bremen im Juli 1449 verlangte von Köln Unterwerfung unter den hansischen Schoßbeschluß. Sie räumte ihm aber die Gelegenheit zur Begründung seiner Weigerung ein[3]) und fand darin ein Mittel, die drohende Auseinandersetzung mit Köln vorläufig zu umgehen. Sie mochte hoffen, daß es dem Kontor gelingen werde, gütlich von Fall zu Fall die Kölner einzeln zur Zahlung zu bewegen und damit praktisch doch von ihnen zu erreichen, was ihre Heimat verweigerte.

Die Haltung Kölns war ganz konsequent. Denn bei dem zunehmenden Fernbleiben hansischer Kaufleute von Flandern und dem nachhaltigen Aufschwung ihres Verkehrs in den immer mehr emporblühenden nichtflandrischen Märkten und Häfen wurde die finanzielle Position des Kontors immer schlechter, seine Bedeutung als Zentrale des hansischen Handels in den Niederlanden immer geringer. Gelang es Köln, den Plan des Kontors zu vereiteln und die Unterordnung des hansischen Verkehrs in den anderen Niederlanden unter seine Herrschaft zu verhindern, so blieb dessen Machtbereich auf Flandern beschränkt. Es mußte dann zusammen mit dem Handel Brügges die kommerzielle Zentralstellung des hansischen Kontors und damit der vorherrschende Einfluß der Politik Lübecks

---

[1]) HR. 2. III n. 288 § 96, 349.
[2]) HR. 2. III n. 350, 360—362, 366, 369, 370.
[3]) HR. 2. III n. 546 § 6.

weiter zurückgehen.[1]) Es kam für Köln ferner die Erwägung hinzu, daß sein eigener Handel durch die Ausführung dieses Schoßbeschlusses in viel stärkerem Maße als bisher zu finanziellen Beisteuern für das Kontor herangezogen werden mußte, ohne daß doch der Einfluß Kölns in demselben sich auch nur im geringsten vergrößerte.

Dem wohlüberlegten Schoßplan des Kontors und der hinter ihm stehenden Hansestädte trat ergänzend an die Seite ein anderer Plan. Er bezweckte nichts Geringeres, als die kommerzielle Zentralstellung des Kontors im hansisch-niederländischen Handel festzuhalten durch die Behauptung oder Wiederherstellung Brügges als des ausschließlichen Handelsmittelpunkts der Niederlande. Das Mittel dazu sollte der Stapelzwang in Brügge sein. Der Plan war groß gedacht, er trug den Stempel lübischen Geistes, er schloß sich würdig den kühnen und großen Gesichtspunkten an, nach denen die Politik Lübecks zu arbeiten pflegte.

Der Stapelgedanke war ein altlübischer. Schon als Lübeck der flandrischen Regierung 1253 den Plan der Gründung einer deutschen Kolonialstadt bei Damme am Zwijn vortrug, wollte es die Kaufleute verpflichten, ihre sämtlichen Waren nach dieser neuen Ansiedlung und in ihren Hafen einzuführen, d. h. dort den Stapel ihrer Waren zu halten.[2]) Dieser Plan wurde nicht verwirklicht. Statt dessen machten die aus Lübeck und den ihm anhängenden wendischen und sächsischen Städten herstammenden Kaufleute Brügge selbst zum Stapel ihrer hauptsächlichen Waren. Daraus erklären sich dann zwei Tatsachen. Als um Mitte des 15. Jahrhunderts die Stapelpflicht oder Stapelfreiheit der verschiedenen Waren der hansischen Einfuhr nach den Niederlanden festgestellt wurde, galten die besonderen Ausfuhrartikel Preußens wie Holz, Teer, Pech, Asche, Korn u. a. für stapelfrei und ebenso die Handelsartikel Kölns, voran der Wein.[3]) Diesen sogenannten Ventewaren wurden gegenübergestellt die Stapelwaren, von denen in erster Linie Wachs und Pelzwerk genannt, die insgesamt unter der Bezeichnung „kostbare Güter“ zusammengefaßt und zu denen sonst

[1]) Vgl. Stein, i. Hans. UB. IX S. XVf., XXIIf.

[2]) Stein, Über die ältesten Privilegien der deutschen Hanse in Flandern und die ältere Handelspolitik Lübecks, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902, S. 86.

[3]) Hans. UB. VIII n. 150 § 2.

Metalle, Felle, Wolle, Fette, schonische Heringe u. a. gerechnet wurden.[1]) Dies aber waren, vornehmlich Pelzwerk und Wachs, von Anfang an Haupteinfuhrartikel des lübischen Handels von Nowgorod und Livland her, während Metalle, Silber und Kupfer Haupteinfuhrartikel sächsischer Städte nach Flandern waren. Der Nutzen dieser Konzentration wertvoller und begehrter Waren in Brügge wurde von der deutschen Kaufmannschaft so gut wie von Brügge selbst gewürdigt. Jene vermied dadurch einen ungeregelten Wettbewerb mit seiner unvermeidlichen Folgeerscheinung sinkender Preise, behielt den Handel mit diesen Waren sich selbst vor und schloß Fremde davon aus.[2]) Vor allem aber war sie dadurch im Besitz politischer Macht Brügge gegenüber. Brügge aber zog durch den Stapel dieser Waren bei sich andern Handel aus der Nähe oder Ferne in seine Mauern und erlangte jene glänzende Zentralstellung für den allgemeinen Handel, die wiederum auch den Verkehr der deutschen Kaufleute dort und den Absatz ihrer Waren beförderte. So bedang sich Brügge für die großen Vergünstigungen, die es 1309 den deutschen Kaufleuten bei sich erteilte, direkt aus, daß Wachs, Pelzwerk, Kupfer und verschiedene andere Waren auch wirklich nur nach Brügge zum Stapel und nirgends anderswohin gebracht würden.[3]) Und 1323 erzwang Brügge von Graf Ludwig in der Absicht, das aufblühende Sluys zu vernichten, die Feststellung jenes Stapelzwangs, wonach nur Wein, getrocknete Fische, Getreide, Salz, Pech, Teer und Schiffsutensilien in Damme, Hoek und Monnikerede am Zwijn, jedoch nicht in Sluys niedergelegt werden durften.[4]) Diesem Erlaß entsprach es, wenn noch 1399 das hansische Kontor zu Brügge das Löschen von Holz, Teer, Pech, Asche, Korn, Bier, Heringen in Sluys den Seinen verbot und nur in den anderen Zwijnhäfen gestattete.[5]) Das hieß jedoch damals bereits Unmögliches vom Verkehr verlangen. Denn diese Häfen waren nun öde und versandet und Sluys faktisch seit längerer Zeit schon der Hauptseehafen am Zwijn. Auch nahm sich der Herzog alsbald seiner Stadt Sluys an. Den Hamburgern gestattete auf Verlangen

[1]) HR. 2. IV n. 63 § 3, 199.

[2]) Vgl. HR. 1. VIII n. 1023.

[3]) Hans. UB. II n. 155.

[4]) Hans. UB. II n. 401, vgl. Kiesselbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 67 f., Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 95 f.

[5]) Hans. UB. V n. 379.

ihrer Heimatstadt das Kontor bis auf weiteres das Löschen ihres Biers daselbst.[1]) Seitdem erwuchs auch in Sluys auf Grund ihres Bierhandels ein Kontor der Hamburger. Vergeblich protestierte Brügge gegen diese Verletzung seines Stapels und gegen den zunehmenden Handel in Sluys.[2])

Zugleich trat die früher schon angedeutete Bewegung ein, daß hansische Kaufleute in schnell zunehmendem Umfang das versandende Zwijn mieden, den Stapel nicht besuchten, sondern ihre Waren außerhalb Flanderns in den auch im Zusammenhang hiermit vorwärtskommenden Verkehrsplätzen Brabants, Hollands und Seelands mit Glück abzusetzen begannen. Zur selben Zeit mußte Brügge gewahr werden, daß noch von einer anderen Seite her seine kommerzielle Zentralstellung untergraben zu werden begann. Mit den Fortschritten des Fremdenverkehrs in Brügge hatte sich dort auch ein gewohnheitsmäßiger Stapel der Landeserzeugnisse, besonders der Tuche, entwickelt. Nicht bloß wurden die flämischen, sondern mit dem Emporwachsen der Tuchindustrie in den Nachbargebieten auch die Tuche Brabants und einiger holländischer Städte auf den Brügger Markt gebracht. Im lübisch-hansischen Verkehr nach dem Ostseegebiet war das flandrische Tuch von vornherein der wichtigste Artikel, die livländischen und russischen Märkte beherrschte er damit ganz. Die Kontrolle, die auf der Brügger Tuchhalle über das Tuch geübt wurde, gewährleistete dem Käufer den guten und soliden Einkauf. Die Reichhaltigkeit des Stapels überhob ihn der Mühe, die Tuchproduktionsstätten selbst aufzusuchen. Für Brügge war der Tuchstapel von höchster Wichtigkeit. Aber die Bedeutung desselben nahm mit dem Rückgang der Tuchindustrie der großen flandrischen und brabantischen Plätze[3]) und dem Aufschwung der englischen und holländischen Tuchmanufaktur fortgesetzt ab. Neue Draperien kamen in kleinen Städten Flanderns und in Holland auf und machten sich wie auch mehr und mehr die drei holländischen Städte Leiden, Amsterdam und Schiedam von dem Herkommen los, ihr Tuch auf die Halle in Brügge zu bringen. Und die Lede waren ebenso ungewiß wie das Kontor und die Hanse, wie sie sich dieser Entwicklung gegenüber verhalten sollten.[4])

[1]) Hans. UB. V S. 194 Anm. 2, n. 504.
[2]) Vgl. HR. I. V n. 449 § 39, 40, Hans. UB. V n. 1119 u. Zusatz.
[3]) Siehe Band I, S. 351 f.
[4]) Vgl. HR. I. VI n. 400 § 11, 397 § 23, 556 § 77.

Der Tuchstapel und der hansisch-lübische Warenstapel in Brügge gerieten aus verschiedenen inneren und äußeren Gründen in zunehmenden Verfall. Während des wendisch-nordischen und des wendisch-holländischen Kriegs wurden östliche Güter, namentlich Wachs und Pelzwerk, statt wie herkömmlich zur See nach Brügge, über Land nach Brabant eingeführt und dort zum Schaden der Preise abgesetzt. Und die gleichzeitige hansische Verkehrssperre gegen Flandern hatte ähnliche Wirkungen.[1]) Als dann 1438 zwischen Brügge und der Hanse Frieden geschlossen wurde, verhießen die Älterleute des Kontors, wie Flandern zehn Jahre später wenigstens behauptete, daß die Hansen mit ihren Schiffen und Waren wieder ausschließlich oder doch ganz überwiegend nach Flandern einlaufen sollten, statt nach Amsterdam und anderen nordniederländischen Verkehrsplätzen.[2]) Bei diesem hier nur erst angedeuteten Plan eines Schiffahrts- und Stapelzwangs für den hansisch-niederländischen Verkehr in Brügge, der also alte ehemals natürlich gewesene Verhältnisse wiederherstellen wollte, gingen die Interessen Brügges und der Hanse Hand in Hand. Innerhalb dieser aber war es die Politik Lübecks, die den hansischen Verkehr wieder mehr auf Brügge konzentrieren wollte, und sie benutzte das Brügger Kontor als Sprachrohr dafür.

Auf Antrag des Kontors, den die Boten Lübecks daheim bereits instruiert waren zu unterstützen, beschloß der Hansetag zu Stralsund 1442, daß künftig nur die Tuche im hansischen Handel zugelassen werden sollten, die „nach alter löblicher Gewohnheit“ in Brügge gekauft seien. Außerdem sollte der Einkauf derselben noch auf den freien Märkten zu Antwerpen, Bergen, Ypern, Courtray und Thourout erlaubt sein. Das Kontor setzte die Städte Flanderns und Brabants, sowie Leiden, Amsterdam und Schiedam von diesem Beschluß in Kenntnis und forderte die Hansestädte im Osten auf, auch den Nichthansen bei sich den Verkauf von Tuch nur unter denselben Bedingungen zu gestatten.[3]) Der Hansetag zu Lübeck 1447, der in der Schoßfrage den entscheidenden Beschluß faßte, ging auf dieser Bahn noch erheblich weiter. Er verbot den Hansen

---

[1]) Hans. UB. VI n. 737.

[2]) HR. 2. VII n. 497 § 22.

[3]) HR. 2. II n. 441, 587 § 8, 589 § 1, 594, 608 § 11, 12, 626, 627, 641 § 2, 676, III n. 34.

überhaupt den Ankauf der Tuche, die in Holland und Seeland außerhalb der drei genannten Städte, in Delft, Gouda, Haag, Hoorn, Enkhuysen, Monnikendam und Naarden hergestellt wurden, wegen der ihnen anhaftenden Mängel.[1]) Ferner beschloß er, zurückgreifend auf den 1438 aufgetauchten Plan, daß hansische Güter nur in hansische Schiffe sollten verfrachtet werden. Künftig sollten alle im Osten nach dem Westen befrachteten hansischen Schiffe, wenn sie nicht nach westlichen Hansestädten, nach England oder Schottland bestimmt seien, nach Brügge als dem alten herkömmlichen Stapel des hansischen Verkehrs im Westen segeln bei Strafe von 3 M. Goldes. Schiffe mit Ventegütern blieben von dieser Pflicht befreit.[2]) Auch die zunehmenden verbotenen Reisen und Wege und den Handel an verbotenen Stätten suchte der Hansetag zu unterdrücken.[3]) Die preußischen Städte waren mit dem Stapelzwang einverstanden um des großen Nutzens willen, den er den Kaufleuten zu gewähren verhieß. Nur wünschte der Hochmeister zum Mißvergnügen Lübecks, daß der Zwang zur Benutzung hansischer Schiffe auf den hansischen Stapelverkehr mit Brügge beschränkt werde.[4])

Die Ziele der Politik der Hanse sind deutlich. Sie wollte den niederländischen Tuchhandel wieder in ihre Hand bekommen und dadurch dann ihre alte politische Macht Flandern gegenüber wiedererlangen, um Flandern zur besseren Beobachtung der hansischen Privilegien anhalten zu können. Sie wollte ferner der fortschreitenden Dezentralisation ihres Handels mit den Niederlanden entgegenarbeiten und durch Herstellung der im Schwinden begriffenen Zentralstellung Brügges ihre kommerzielle Macht in den Niederlanden wieder vergrößern. Mit diesem Teil ihres Programms konnten Flandern und Brügge selbst einverstanden sein. Gegen die Beschränkung des holländischen Tuchhandels aber erhoben nicht bloß die bedrohten holländischen Industriestädte Widerspruch. Auch die süderseeischen Städte, voran Deventer im Interesse seiner wichtigen Jahrmärkte, sowie Münster und Nymwegen nebst den westfälischen und niederrheinischen Städten lehnten sich dagegen auf.[5])

[1]) HR. 2. III n. 288 § 83, 84.
[2]) HR. 2. III n. 288 § 79, 80.
[3]) HR. 2. III n. 288 § 25.
[4]) HR. 2. III n. 318 § 2, 3, 319 § 4, 5, 322.
[5]) HR. 2. III n. 345 § 6, 25, 32, 35, 359, 371, 387, 388, S. 323 u. Anm. 1.

Jedoch die Zeit, um die Schoß- und Stapelpläne in die Tat umzusetzen, war wegen der 1451 eintretenden Handelssperre der Hanse gegen Flandern ungünstig genug, vollends da die hansischen Kaufleute in auffallend großer Zahl den Stätten der Residenz des Kontors fernblieben. Gleichwohl behielt die Hanse ihre Ziele im Auge. Wiederholt riefen die Versammlungen der Städte während der langen Dauer der Sperre das Kontor an, jeden Hansen zur Schoßzahlung in Holland, Seeland und Brabant anzuhalten, und stellten ihm dazu ihren Beistand in Aussicht.[1]) Sie verboten den hansischen Kaufleuten zudem die Niederlagen, die sie in Mecheln und überhaupt den Städten der genannten Länder mit Wachs, Pelzwerk, Gold, Silber, Tuchen und anderen Waren hielten. Solche traten ganz besonders in dieser Zeit durch ihre zunehmende Frequenz in die Erscheinung. Nur wo das Kontor residierte, sollten sie ihren Stapel halten.[2]) Bei den Friedensverhandlungen versprachen sich die Hanse und Flandern gegenseitig die Wiederherstellung des Tuch- und Warenstapels in Brügge. Die Hanse wünschte auch, daß Brügge die Nichthansen mit Hilfe des Herzogs nötige, ihr Tuch, soweit herkömmlich, zur Halle in Brügge zu bringen. Das Kontor erneuerte sogleich nach seiner Rückkehr dorthin die Verordnungen von 1442 über den Tuchstapel.[3])

Die Zerrüttung der hansischen Gemeinschaft und Organisation in den Niederlanden war durch die langdauernde Sperre in solchem Grad gesteigert worden, daß die innere Ordnung und Festigung derselben nun die dringendste Aufgabe der Städte und des Kontors war. Durch seinen Vertrag mit Antwerpen vom 6. Dezember 1457 gewann dieses die uneingeschränkte Befugnis, gegen ungehorsame Hansen dort einzuschreiten.[4]) Denn das Kontor mußte erwarten, wenn es nun an die von der Hanse verlangte Durchführung der Schoßbeschlüsse ging,[5]) auf Widerstand und zwar in erster Linie auf den Widerstand Kölns zu stoßen.

Köln ließ schnell keinen Zweifel, welche Haltung es gegenüber

---

[1]) HR. 2. IV n. 63 § 19, 94, 161 § 6, Hans. UB. VIII n. 150 § 5, vgl. n. 466.

[2]) HR. 2. IV n. 63 § 7, 458 § 10.

[3]) HR. 2. IV n. 247 § 37, 39, vgl. n. 161 § 15.1; n. 506 § 16, Hans. UB. VIII n. 630.

[4]) Siehe Band I, S. 421f.

[5]) HR. 2. IV n. 506 § 26.

Versuchen der Hanse oder des Kontors einnehmen würde, die auf straffere Konzentration des hansischen Handels und auf Stärkung der Macht des Kontors hinzielten. Köln lehnte das Privileg Antwerpens ab, weil dadurch die Autorität des Kontors dort gestärkt werde, die neuen Zolltarife in Holland,[1]) weil seine Bürger sich bei dem alten Herkommen bisher gut gestanden hätten. Hinsichtlich des Schosses verwies es auf seine besonderen Freiheiten in Brabant, d. h. den von Löwen und Brüssel bekräftigten Vertrag von 1251 zwischen Herzog Heinrich von Brabant und Köln, worin den beiderseitigen Kaufleuten nebst ihren Waren Freiheit von Arrest im Gebiet beider Teile zugesichert war.[2]) Es bestritt der Hanse und dem Kontor das Recht zur Schoßerhebung außerhalb Flanderns, erhob aber zugleich den Anspruch, seine in Flandern gegen hansische Verfügungen verstoßenden Kaufleute selbst in Strafe zu nehmen. In dieser Forderung lag ein Angriff auf die Strafgewalt des Kontors in Flandern selbst, die diesem bisher noch von keiner Seite bestritten worden war.[3]) Antwerpen lehnte Kölns Verwahrung gegen seinen Vertrag mit dem Kontor durch den Hinweis ab, daß die Kölner weit mehr die hansischen als ihre alten besonderen Freiheiten bisher in Anspruch genommen hätten. Die süderseeischen und westfälischen Städte verhielten sich dem beginnenden Streit gegenüber zurückhaltend und abwartend.[4])

Die Kölner wie auch andere hansische Kaufleute verweigerten auf dem Pfingstmarkt 1458 in Antwerpen dem Kontor den geforderten Schoß. Köln deckte sich den Rücken, indem es den Herzog von Burgund, die Städte Brügge und Bergen op Zoom und den Herrn der letzteren, Jan van Glimes, um Schutz und den Kanzler von Brabant um einen herzoglichen Geleitsbrief für seine Kaufleute zum Besuch des bevorstehenden Herbstmarktes in Antwerpen anging.[5]) Köln erreichte seinen nächsten Zweck, aber es verletzte eins der wichtigsten hansischen Statuten, indem es in diese gänzlich innerhansische Angelegenheit fremde Mächte hineinzog.[6])

Auch Lübeck gegenüber begründete Köln seinen Standpunkt,

[1]) Siehe Band I, S. 437.
[2]) Vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. XXIII f.
[3]) HR. 2. IV n. 621, 622.
[4]) HR. 2. IV n. 623—630, 635, Hans. UB. VIII n. 628, 731.
[5]) Hans. UB. VIII n. 1262, 733, 737, HR. 2. IV n. 631—633, 636.
[6]) HR. 2. IV n. 637, Hans. UB. VIII S. 463 Anm. 2.

indem es vor allen Dingen hervorhob, daß es seine Zustimmung zu dem Schoßbeschluß von 1447 nicht gegeben, und wenn seine Gesandten damals demselben zugestimmt, sie keine Vollmacht dazu gehabt hätten. Lübeck und die anderen Städte beantworteten dies lediglich damit, daß sie dem Kontor den Schoßbeschluß und die anderen Anweisungen bestätigten.[1]) Beide Parteien prozessierten Pfingsten 1459 in Antwerpen vor dem Kanzler und herzoglichen Rat von Brabant. Hier erreichte Köln durch seinen heftigen Widerstand gegen die auch nach dem Urteil der Brabanter besser begründeten Forderungen des Kontors und durch unehrliche Mittel, daß der Kanzler und Antwerpen dem Kontor verboten, die Kölner wegen Nichtzahlung des Schosses zu belangen. Ermutigt durch dieses Verbot widersetzten sich nun auch viele andere Hansen, namentlich rheinische und süderseeische Kaufleute, der Schoßzahlung. Das Kontor mußte abermals auf die Durchführung der Schoßerhebung gegenüber den Kölnern verzichten.[2])

Aber auch jetzt vermochten die schönen Mahnworte, mit denen Köln den Segen des Zusammenhaltens und den Fluch der Gleichgültigkeit gegen das Gemeinwohl vorstellte, die süderseeischen und westfälischen Städte nicht, aus ihrer Reserve herauszutreten. Der Widerspruch zwischen jenen Worten Kölns und seinem eigenen Verhalten der Hanse gegenüber war doch allzu auffällig.[3]) Dortmund gab Köln sogar unzweideutig seine Mißstimmung über seine Auflehnung gegen das Kontor und die Hanse zu erkennen, seine eigenen Kaufleute hätten keine Klage über den Schoß zu führen.[4]) Die starke Zurückhaltung beider Gruppen hing aber ohne Zweifel auch damit zusammen, daß ihre Handelsbeziehungen sich in erster Linie auf Holland und Seeland erstreckten. Dort hatte das Kontor anscheinend noch keine Anstalten gemacht, den Beschluß der Hanse zur Geltung zu bringen. Hamburg aber suchte bereits seinen Verkehr mit Holland, seine Sonderhanse in Amsterdam, von der Schoßzahlung zu befreien. Während es mit den anderen Städten

---

[1]) HR. 2. IV n. 639, 673, 710, 721—724.

[2]) HR. 2. IV n. 710, 721, 731—741, vgl. VI n. 257, 263, Hans. UB. VIII n. 787 u. Anm. 2, 802. Stein i. Hans. UB. IX S. XXV.

[3]) HR. 2. IV n. 742—744, 746, Hans. UB. VIII n. 827—829 u. Anm. 1, 835 u. Anm. 3.

[4]) HR. 2. V n. 49.

zusammen Kölns Ansprüche bekämpfte, stellte es doch ebenso wie Köln seine eigenen Sonderrechte über das Allgemeinwohl.[1])

Zudem begann nun Köln mit offenbarer Absichtlichkeit von dem hansischen Westen als seinem oder dem Kölner, dem kölnisch-süderseeischen Drittel zu sprechen.[2]) Das war durchaus unrichtig, denn in dem preußisch-westfälischen Drittel der Organisation des Brügger Kontors, das es mit jener Bezeichnung umschrieb, hatte es ja selbst nebst den rheinischen Städten den allergeringsten Einfluß. Und ebenso falsch war es daher, wenn Köln dem Brügger Kontor gegenüber von sich nebst seinen Drittelsstädten als seinen Mitobersten sprach, die ihm zu gebieten hätten.[3]) Was dem Londoner Kontor gegenüber von seiten Kölns wohlberechtigt war, das war dem Brügger Kontor gegenüber unhistorisch und unberechtigt. Dort hatten die Hansestädte das Kontor auf den von Köln gelegten Grundlagen auf- oder an diese angebaut, hier jedoch hatten sie es im Gegensatz zu Köln errichtet.

Das Kontor aber wurde nun von Köln mit Erfolg durch direkte Verhandlungen hingehalten. Köln wollte Zeit gewinnen und sich der Schoßzahlung weiter entziehen. Aber die Aufsässigkeit der anderen Hansen in Brabant gegen den Schoß wurde dadurch bedeutend vermehrt. Selbst in Flandern begannen Kölner ihn zu verweigern. Und als das Kontor Köln ankündigte, daß es auf dem Pfingstmarkt 1460 den Schoß von allen, auch von seinen Kaufleuten einfordern werde,[4]) verweigerten die Kölner und Nymwegener dem Kontor charakteristischerweise überhaupt jeden Gehorsam in Brabant. Der geringe Rückhalt, den das Kontor bei seinem Vorgehen an Antwerpen selbst fand, sowie die zum äußersten entschlossene Haltung seiner Gegner legten ihm abermals Zurückhaltung auf.[5]) Auch der Versuch des Kontors, durch großes Entgegenkommen, sehr weitgehende Befreiung von der Zahlung überhaupt, den hansischen Westen für die prinzipielle Anerkennung seines Rechts zur Schoßerhebung außerhalb

[1]) Hans. UB. VIII n. 872.

[2]) Vgl. HR. 2. IV n. 742, 750, 752, V n. 43, 45 u. a., Hans. UB. VIII n. 1070 § 5, 9, 13, Stein das. IX S. XXVII.

[3]) HR. 2. V n. 779.

[4]) Hans. UB. VIII n. 904, 927, HR. 2. V n. 38—43.

[5]) Hans. UB. VIII n. 935.

Flanderns zu gewinnen, schlug fehl.[1]) Da schien in den folgenden Jahren die Schoßangelegenheit im Sande zu verlaufen. Gegen Ungehorsame Gewalt zu gebrauchen, trug das Kontor Bedenken. Die Hanse gewährte ihm keine aktive Unterstützung. Jedoch verzeichnen die Schoßbücher des Kontors fast Jahr für Jahr auch nach 1449 Zahlungen rheinischer und süderseeischer Kaufleute auf den Märkten von Brabant.[2]) Der Schoß wurde also selbst von einem Teil dieser mehr oder minder gutwillig entrichtet, und noch viel mehr wird dies von seiten anderer hansischer Kaufleute dort geschehen sein.

So unbefriedigend für das Kontor diese inneren Streitigkeiten waren, so wenig günstig entwickelte sich trotz des Friedensschlusses sein Verhältnis zu Flandern. Die englisch-französische Feindschaft bestand weiter, und der neunjährige Stillstand zwischen England und Burgund vermehrte daher die Abneigung Frankreichs gegen Burgund und verschärfte ihren Gegensatz. Der Seeraub blühte im Westen wie in den schlimmsten Zeiten. Vor den verkehrsreichsten Punkten der niederländischen Küsten, dem Zwijn, der Wielinge und den Eingängen zur Südersee Marsdip und Vlie, trieb er sein Unwesen, und die französischen Piraten hatten es noch immer wegen der Wegnahme des königlichen Holks durch die Bremer im Jahre 1446 besonders auf die Hansen abgesehen. Auch die Ausführung der Friedensbestimmungen von seiten Burgunds und Flanderns vollzog sich nicht in der von der Hanse erwarteten Weise. Die vom Herzog ernannten Kommissare versahen ihr Amt der Rechtsprechung nicht, waren nicht anwesend. Die drei anderen Lede sträubten sich trotz aller Verhandlungen und Vorstellungen Brügges, die von diesem zunächst allein den Hansen besiegelten Verpflichtungen und Zusagen zu genehmigen und mit auf sich zu nehmen.[3]) Noch war die 1438 der Hanse von den Leden zugestandene Summe von 8000 ℔ grote nicht voll ausbezahlt. Eher konnte an die Abtragung der 1457 bewilligten 2000 ℔ nicht gedacht werden, und tatsächlich waren diese

---

[1]) HR. 2. V n. 159, 161, 208, 211 § 4—6, vgl. Hans. UB. VIII n. 1070. Therstappen, Köln und die niederrheinischen Städte in ihrem Verhältnis zur Hanse i. d. 2. Hälfte des 15. Jahrh., S. 56 Anm. 4, Stein i. Hans. UB. IX S. XXVII.

[2]) Hans. UB. IX n. 687 § 16 ff.

[3]) Hans. UB. VIII n. 659 Zusatz, 756 Zusatz, HR. 2. IV n. 668, 739

1490 noch nicht bezahlt.[1]) Gent schob die im Frieden festgesetzte Aufhebung der Akzise auf hamburgisches Bier immer wieder hinaus. Aber auch Brügge hielt, wie das Kontor klagte, dem Kaufmann nur, was es wollte. Die Vorstellungen der Hanse bei Brügge und den Leden über die Nichtvollziehung der Friedensbestimmungen fruchteten nichts. So war die Rechtsstellung der hansischen Kaufleute in Flandern auch nach der Herstellung des Friedens fortdauernd unsicher.

Aus diesem und anderen Gründen blieb der Zustand des Fremdenverkehrs in Flandern, nicht bloß des hansischen, fortdauernd gedrückt. In den Jahren 1460 und 1461 beschäftigten sich die Lede wieder einmal mit der Frage, wie die Verschlammung des Zwijn verhindert, die Einfahrt der Schiffe in dasselbe erleichtert werden könne.[2]) Russisches Pelzwerk fand in Brügge keinen rechten Absatz, erzielte keine Preise.[3]) Das Brügger Kontor beschwerte sich bei Lübeck über Nachlässigkeiten in der dortigen Wachswrake, durch die ein schlechtes Licht auf die deutsche Kaufmannschaft falle. Die Hanse ermahnte daraufhin 1461 Breslau, Posen, Krakau und Lemberg, bei sich die Güte des Wachses genau zu kontrollieren.[4]) Andererseits fragten die Russen nach flämischem Tuch nichts nach, die Preise desselben im Osten waren daher sehr niedrig.[5]) Auch daran war die Handelssperre schuld. Denn wegen ihrer langen Dauer mußte das Monopol, das die flandrischen Tuche von alters in Livland und Rußland besessen hatten, aufgegeben, die Einfuhr der zu ihren Gunsten bisher verboten gewesenen englischen Tuche von der Hanse zugelassen werden. Und nach 1457 ließ sich nicht sogleich ohne Schaden für den hansischen Handel das Verbot der englischen Tuche im livländisch-russischen Handel wiederherstellen. Erst der Hansetag zu Hamburg 1465 erneuerte es mit Ausnahme der von alters nach Livland und Rußland gehandelten Arten Kersey und Stockbreit.[6]) Deshalb aber war es um die Ausfuhr flämischen Tuchs durch Hansen auch nach 1457

[1]) HR. 3. II n. 292 § 2, 293.

[2]) Priem, Documents etc. 2. Ser. II S. 99, 101.

[3]) Vgl. Stein, Handelsbriefe, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 101.

[4]) HR. 2. V n. 113, 121 § 12, 141, vgl. n. 712 § 42, 721.

[5]) Vgl. Stein, Handelsbriefe, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 75f., 90f., 91f., 101, 104, 106.

[6]) HR. 2. IV n. 562, 568 § 3, 644, V n. 70, 101 § 9, 712 § 46.1, 744 § 6.

bis mindestens 1465 schlecht bestellt. Lübeck erklärte geradezu einmal dies für einen Grund, weshalb Flandern ihnen ihre Privilegien nicht halte.[1])

Allerdings gaben die Fläminger fortgesetzt ihren getäuschten Erwartungen auf den Wiederaufschwung des hansischen Handels in bitteren Worten Ausdruck. Das Kontor mußte sich von ihnen sagen lassen, wäre der hansische Kaufmann nicht im Lande, so würde man ihn überhaupt nicht wieder hereinlassen, denn er bringe dem Lande keinen Profit und halte ihm nicht, was ihm gelobt worden sei.[2]) Es lag viel Wahrheit in ihren Vorwürfen über den flauen Handel, den geringen Besuch der hansischen Kaufleute in Flandern. Diese waren durch die Handelssperre ganz besonders nachdrücklich auf die außerflandrischen Verkehrsplätze hingewiesen worden. Sie verspürten nach dem Frieden keine Neigung, diese sogenannten wilden Läger in Antwerpen, Mecheln, Amsterdam, Middelburg, Veere und anderswo zu räumen und wieder nach Brügge überzusiedeln. Die Stapelpolitik des hansischen Kontors hielt sie vollends von Brügge fern. Selbst zahlreiche flandrische Fabrikanten zogen es vor, ihre Waren über die Landesgrenze nach Antwerpen und Bergen op Zoom zu senden. Sie fanden hier namentlich an den Holländern gute Abnehmer, die sie nach Amsterdam führten, und da sie in den burgundischen Ländern frei von Zöllen und Abgaben waren, billiger dort verkaufen konnten, als sie in Brügge selbst zu haben waren.[3]) Als Tuchmarkt, als Handelsplatz für Speditions- und Kommissionsgeschäfte erlangte Amsterdam auch für die hansische Kaufmannschaft eine stets wachsende Bedeutung. Es nützte sicher nicht viel, daß die Hanse 1461 und 1462 die Beschlüsse über Tuch- und Warenstapel in Brügge, über die Zentralstellung und Autorität des Kontors gegenüber der hansischen Kaufmannschaft in den gesamten Niederlanden und über die Schoßerhebung bestätigte und das Kontor zur Bestrafung derjenigen ermächtigte, die den Schoß und die Übersiedlung nach Brügge an den Ort des Stapels verweigern würden. Obendrein wußte Hamburg in beiden Richtungen durchzusetzen, daß der Verkehr der

---

[1]) HR. 2. V n. 70.

[2]) HR. 2. V n. 234, vgl. IV n. 710, 721, 739, Hans. UB. VIII n. 1205, IX n. 59.

[3]) HR. 2. V n. 717 § 17, 800 § 21; vgl. Hans. UB. VIII n. 1205.

Seinen in Holland unangetastet blieb. Es half dem Kontor nichts, daß es die Hanse aufs ernstlichste auf die schädliche Wirkung hinwies, die eine solche Ausnahme im hansischen Westen hervorrufen müsse, daß es sogar damit drohte. sich auflösen, der Hanse die Privilegien, Rezesse, Ordonnanzen, Rechnungsbücher, Kleinodien und sonstiges Inventar übergeben zu wollen.[1])

Aber auch Nichthansen hielt die Krisis des Handels in Flandern von Brügge fern und führte sie nach anderen Orten. Portugiesen und Venetianer wandten sich 1459 mit ihren Galeeren und Waren nach Antwerpen, obzwar noch 1450 Herzog Philipp Brügge in der Behauptung seiner Zentralstellung zu fördern gesucht hatte, indem er den Venetianern bei Bestätigung ihrer Freiheiten in Brügge die Verpflichtung auferlegt hatte, ihre Schiffe nur nach Sluys einlaufen zu lassen, also in Brügge ihren Stapel zu halten.[2])

So blieb es. Nahrung und Kaufmannschaft der Hanse gingen in Flandern zugrunde, weil. wie das Kontor 1465 Lübeck und Hamburg klagte, niemand ihm mehr gehorsam sei.[3]) Seine Finanzlage blieb schlecht. Die alten Schulden drückten. Es mußte sich von seinen Mitgliedern Geld vorstrecken lassen. Es lud neue Schulden auf sich, indem es trotz aller Hindernisse, die ihm seine inneren und äußeren Verhältnisse bereiteten, umsichtig und tätig den hansischen Verkehr im Westen förderte. So durch die Erwerbung des Privilegs in Frankreich von König Ludwig XI. 1463 und 1464, durch die Verlängerung des Vertrages mit Spanien Anfang 1460, durch Erwerbung von Sicherheit für den hansischen Handel vom Herzog von Bretagne, durch die Verlängerung des Stillstandes zwischen den wendischen Städten und den Holländern 1461.[4]) Nachdrücklich und ebenfalls erfolgreich vertrat das Kontor auch im näheren Umkreis Antwerpen und Bergen op Zoom gegenüber die von beiden mißachteten hansischen Rechte.[5]) Durch die Drohung mit dem Abbruch des hansischen Verkehrs bewirkte es, daß Herr Jan van Glimes der Hanse 1464 für die Dauer von zehn Jahren in Bergen

[1]) HR. 2. V n. 121 § 5, 8, 9, 20 u. Anm. 6, vgl. n. 87, 122, 123; n. 140, 141, 229, 233, 234.

[2]) Mertens en Torfs, Geschied. van Antwerpen, III S. 211, HR. 2. IV n. 721, Stoppelaar, Invent. van Middelburg, n. 260.

[3]) HR. 2. V n. 705.

[4]) Siehe Band I S. 469f., 463, 439.

[5]) HR. 2. V n. 211 § 3, vgl. Hans. UB. VIII n. 1153, 1156, 1169.

Freiheiten erteilte, darunter auch wie in dem Antwerpener Freibrief das Recht zur Verfolgung und Gefangensetzung widersetzlicher Hansen, wozu er ihr seinen und seiner Beamten Beistand verhieß.[1]) Auch den hansischen Klagen über Erhöhungen von Zöllen zu Gouda und Geervliet vermochte das Kontor 1462 gerecht zu werden.[2])

Andererseits ging das Kontor einer Verwicklung in den wendisch-holländischen Gegensatz gleichfalls im allgemeinen hansischen Interesse vorsichtig aus dem Weg. Im Auftrag der wendischen Städte führte es die durch den Stillstandsvertrag von 1461 vorgesehenen Verhandlungen mit den Holländern Pfingsten 1463 in Groningen. Die hansischerseits vorgebrachten Klagen über neue dem Vertrag widersprechende Zölle und Abgaben in Arnemuyden, Middelburg, Amsterdam und anderes waren nicht unerheblich. Das Ergebnis der Verhandlungen war wie das aller früheren. Beide Teile scheuten sich, ins Detail der Beschwerden einzutreten. Aber die Holländer waren in ihrem durch den starken wirtschaftlichen Aufschwung sehr gesteigerten Selbstbewußtsein anscheinend noch weniger zu einem Entgegenkommen geneigt als die wendischen Städte.[3]) Andererseits lehnten diese das wiederholte Verlangen des Herzogs nach einer neuen Tagfahrt trotz seiner Drohungen schließlich in so schroffer Form ab, daß das Kontor die Überreichung dieses Schreibens unterließ. Es begründete dies Verhalten den Städten gegenüber damit, daß es nicht bloß zur Vertretung der wendischen Städte und ihrer Interessen, sondern der ganzen Hanse bestellt sei und sich deshalb in keinen Konflikt einzelner Städte oder Gruppen mit der Landesherrschaft hineinziehen lassen dürfe. Es bewirkte dadurch wenigstens, daß die wendischen Städte ihre Ablehnung in eine höflichere Form kleideten.[4]) In der Sache selbst hielt freilich auch das Kontor es für aussichtslos, mit den Holländern zu einem friedlichen Austrag zu kommen, denn die Holländer strebten nur darnach, den hansischen Kaufmann, wo sie könnten, zu beeinträchtigen.[5])

Dies Bestreben der Holländer mußte damals besonders die

---

[1]) Hans. UB. IX n. 43, 49, 51, 54, 55, 61, 62, 67, 73, 74; n. 66 u. Anm. 1, 671 § 10, HR. 2. V n. 717 § 14.

[2]) Hans. UB. VIII n. 1205, 1210.

[3]) Hans. UB. VIII n. 1255, IX n. 12, HR. 2. V S. 218ff.

[4]) HR. 2. V n. 330, 331, 520—523, 528—535, Hans. UB. IX S. 12 Anm. 2, n. 41 u. S. 20 Anm. 1, n. 144, S. 97 Anm. 1.

[5]) HR. 2. V n. 528.

Hansestadt Deventer erfahren. Ihre blühenden jährlichen Messen erfreuten sich seit lange höchsten Ansehens nicht bloß bei der Kaufmannschaft der umliegenden Gebiete, Hollands, Gelderns und besonders Westfalens, die dort ihren Austausch untereinander vollzogen, sondern sie übten bis tief nach Mitteldeutschland hinein Anziehungskraft aus.[1]) Nicht nur für die Produkte der holländischen Viehwirtschaft, besonders Butter, war Deventer der Hauptmarkt. Die Kaufleute von Leiden stellten hier in eigner Halle die Tuche ihrer heimischen Industrie zum Verkauf aus.[2]) Störungen des Verkehrs nach Deventer, wie z. B. durch die Utrechter Bistumsfehde in den zwanziger Jahren oder durch die münstersche Stiftsfehde in den fünfziger Jahren des 15. Jahrhunderts wurden jedesmal von der Kaufmannschaft im Westen als empfindliche kommerzielle Schädigungen gespürt. Aber auch rivalisierende Bestrebungen machten sich geltend. Zütfen namentlich suchte den Verkehr von Deventer ab und auf seine eignen Jahrmärkte und besonders die Holländer dorthin zu ziehen.[3]) Aber die Holländer selbst strebten mit wachsender kommerzieller Selbständigkeit seit den fünfziger Jahren sich der Abhängigkeit von den Deventerer Messen zu entziehen, die Funktionen dieser selbst zu übernehmen. Als Deventer auf seinem Johannismarkt 1463 den Holländern den Butterhandel wegen vielbeklagter mangelhafter Lieferungen der Ware verbot, nahmen diese den Fehdehandschuh auf. Die holländische Regierung untersagte den Besuch der Märkte von Deventer, die Holländer brachten ihre Waren nach Harderwijk.

Charakteristisch aber war das Verhalten der rheinischen und süderseeischen Städte, die Deventer zu dem Butterverbot erst angeregt hatten durch die Versicherung, sich ihm darin anschließen zu wollen. Mit schmerzlicher Empörung mußte Deventer alsbald wahrnehmen, daß sie das Gegenteil taten. Namentlich die Kölner kümmerten sich nicht darum.[4]) Seine Nachbarstädte aber, besonders rücksichtslos Zütfen, bemühten sich obendrein, aus Deventers Schaden Vorteil für ihren Handel zu ziehen, den holländischen Verkehr auf ihre Märkte zu lenken.[5]) Selbst die Westfalen

[1]) Hans. UB. VIII S. 317 Anm. 1.
[2]) Blok, Eene holl. Stadt etc. II S. 324, Hans. UB. IX S. 78 Anm. 2.
[3]) Hans. UB. VI n. 322 u. Anm. 3, 323.
[4]) Hans. UB. VIII n. 1256, 1257, IX n. 4 u. Anm. 1, 11 u. Anm. 6.
[5]) Hans. UB. IX n. 189 u. Anm. 2, 199, 200.

behielten sich Deventer gegenüber die Freiheit des Einkaufs holländischer Waren auf dem Maimarkt in Zütfen und dem Michaelismarkt in Zwolle vor.[1]) Den Vorteil hatten schließlich, eben wieder wegen der Uneinigkeit und des mangelnden Gemeinschaftsgefühls unter den westlichen Hansestädten, die Holländer selbst. Sie fanden auch ohne den Besuch Deventers Abnehmer ihrer Waren im hansischen Westen, und die hansischen Kaufleute des Westens kamen wegen des Zerwürfnisses wahrscheinlich häufiger als früher nun direkt nach Holland selbst.[2]) Deventer aber war vor allem gegen Köln in eine sehr gereizte Stimmung gekommen. Waren die westfälischen Städte schon von vornherein nicht willens gewesen, Köln und den rheinischen in dem Schoßstreit gegen die Hanse zu folgen, so war nun zu erwarten, daß auch Deventer kein eifriger Anhänger Kölns in dieser Frage sein oder werden würde.

Jahrelang hatte der Schoßstreit geruht und waren die Stapelerlasse der Hanse von ihren Kaufleuten sehr mißachtet worden. Erst der Hansetag zu Hamburg im September und Oktober 1465 nahm sich der Angelegenheit der Hanse in den Niederlanden wieder ernstlicher an. Der Stapel in Brügge sollte von den hansischen Kaufleuten besucht, die wilden Läger außerhalb Flanderns sollten von ihnen aufgegeben werden. Nur den Hamburgern blieb auf Grund ihrer besonderen Freiheiten der Verkehr in Holland gestattet. Die Stapelpflicht für niederländische Tuche wurde auf alle in den nördlichen Niederlanden hergestellten ausgedehnt. Der langwierige Streit zwischen Leiden und dem Haag über die Tuchanfertigung wurde zugunsten Leidens entschieden und die Haager Tuche wurden im hansischen Handel verboten. Das alte Verbot der Sendung von Waren, ausgenommen Ventegüter, durch Hansen an Nichthansen im Ausland wurde erneuert.[3]) Außerdem wurden ungeachtet des Protestes, den die Boten von Köln, Nymwegen und Wesel dagegen erhoben, die früheren Schoßbeschlüsse bekräftigt.[4]) Damit wurde der Schoßstreit abermals aufgefrischt und fortan mit schnell wachsender Heftigkeit geführt.

[1]) Hans. UB. IX n. 152, vgl. n. 137 u. Anm. 2—4, 138 u. Anm. 1.

[2]) Vgl. Hans. UB. IX n. 346 u. Anm. 2, 702 § 1, 3.

[3]) HR. 2. V n. 703, 712 § 15—17, 22, 717 § 23, 718, 725, 728, 729, 744, Hans. UB. IX n. 230 u. Anm. 2.

[4]) HR. 2. V n. 712 § 39—41, 717 § 1—7, 10—12, Hans. UB. IX n. 628, 663 § 68—70, 671 §§ 23, 115.

Die Forderung der Hanse, daß alle brabantischen und nordniederländischen Tuche zum Stapel in Brügge geschafft werden sollten, machte das Kontor aus besonderen Gründen politischer Natur nicht geltend. Es verkündete nur, daß alle in Flandern hergestellten ausschließlich nach Brügge und außerdem nur auf die Märkte zu Ypern und Thourout, also in keinem Fall über die Grenzen Flanderns hinaus zum Verkauf geführt werden sollten. Es sollte hierdurch vor allem den Holländern der Handel mit den flämischen Tuchen gelegt werden, da in Brügge die Hansen Abgabenvorzüge vor ihnen genossen.[1]) Nichtflandrische Tuchindustrien aber suchte das Kontor anscheinend durch Sonderverträge an sich zu fesseln.[2])

Diese Ordonnanzen der Hanse und des Kontors waren aber offenbar Eingriffe einer fremden Handelsmacht in die inneren wirtschaftlichen Angelegenheiten des burgundischen Reichs. Wie Dendermond, wie das stiftutrechtsche Deventer Einspruch dagegen erhoben,[3]) so sah namentlich Antwerpen mit Recht eine schwere Schädigung seiner eigenen kommerziellen Interessen in dem Verbot der Ausfuhr flandrischer Tuche auf die Nachbarmärkte. Es verband aber mit seinem Protest zugleich einen Angriff auf die hansische Stapelpolitik überhaupt, denn es begehrte die Abschaffung auch des Stapelzwangs für die hansischen Waren in Brügge. Es wollte sich also auch den ständigen Verkehr der Hansen, der sich bei ihm eingenistet hatte, nicht entreißen lassen. Es wollte werden, was Brügge seit Jahrhunderten war, ein ständiger Markt für die Kaufmannschaft statt eines nur periodisch besuchten.[4]) Durch den Wiederausbruch der Feindschaft Bremens gegen Antwerpen erfuhr die gegenseitige Gereiztheit zwischen Antwerpen und der Hanse gerade jetzt eine weitere Verschärfung.[5]) Da auch das Kontor und die Hanse über mancherlei Verletzungen der Privilegien durch Antwerpen zu klagen hatten,[6]) so war, als der Pfingstmarkt 1466 herannahte, das Verhältnis zwischen der Stadt und der Hanse durchaus kein gutes.

---

[1]) HR. 2. V n. 743, 744, vgl. n. 712 § 14.4, 717 § 16, 800 § 21, Hans. UB. IX n. 229 § 1, 2, 234.

[2]) Hans. UB. IX n. 260, 274, vgl. S. 161 Anm. 4.

[3]) HR. 2. III n. 345 § 18, V n. 777.

[4]) HR. 2. V n. 795, 800 § 20, vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. XIII, XXVIII.

[5]) Vgl. Band I, S. 422.

[6]) HR. 2. V n. 712 § 20.11, 21, 717 § 14, 15, 21, 727, vgl. n. 772—775, 778, 800 § 5—15, Hans. UB. IX n. 264.

Bereits hatte das Kontor auf dem Ostermarkt zu Bergen die Einforderung des Schosses begonnen und Kölner, die die Zahlung verweigerten, arrestieren lassen. Auf dem Pfingstmarkt in Antwerpen tat es dasselbe. Aber sowohl das Gericht von Antwerpen wie auch der Stadtherr von Bergen op Zoom nahmen für Köln Partei und erkannten auf Genuß der Marktfreiheit für die Kölner.[1]) An beiden Stellen war die Aktion des Kontors dadurch abermals lahmgelegt. Das Kontor fühlte sich in der Wahrnehmung seiner vertragsmäßigen Rechte durch Antwerpen schwer verletzt, seines schneidenden Schwertes zur Bestrafung Ungehorsamer, wie es klagte, beraubt. Es hielt die Umstände für sehr günstig, um ein Verbot der Antwerpener Märkte bei der Hanse zu beantragen, denn die Dinanter und die Lütticher würden durch ihren Krieg mit Burgund, die Süderseer durch den Krieg zwischen den Herzögen von Kleve und Geldern, die Kölner durch den drohenden Ausbruch eines Krieges zwischen den Herzögen von Geldern und Jülich-Berg, die Engländer durch das Verbot ihrer Tuche, die seefahrenden Nationen durch den neuen schweren Zoll auf der Hunte ohnehin am Besuch Antwerpens gehindert.

Die Hansestädte, die Ende Juli 1466 in Lübeck tagten, bewilligten das geforderte Verbot, erklärten sich mit der Politik des Kontors und der Fortsetzung derselben durchaus einverstanden und gaben ihm freie Hand, gegen die Kölner nach seinem Ermessen zu verfahren.[2]) Aber damit nicht genug. Sie riefen die Hilfe des Herzogs von Burgund selbst an, nicht in einer innerhansischen Angelegenheit, wie es einst Köln getan, sondern lediglich gegen seine Stadt Antwerpen, baten ihn, diese zur Beobachtung der hansischen Freiheiten, mit anderen Worten zur Zurücknahme ihres Gerichtsspruchs anzuhalten.[3]) Jedoch durch diese Anrufung des Herzogs erhielt auch die Streitsache zwischen Köln und dem Kontor die entscheidende Wendung. Denn Herzog Philipp hob zwar das Urteil Antwerpens auf und begehrte von der Stadt die Beobachtung des Vertrags von 1457, aber den Streit selbst zwischen

[1]) HR. 2. V n. 779 u. Anm. 1, 800 § 3, Hans. UB. IX n. 278, 286, 326, 336, vgl. Stein das. S. XXVIII, Therstappen, Köln u. die süders. Städte usw. S. 75 f.

[2]) HR. 2. V n. 794 § 1—4, 6—8, 795, 796, 798, vgl. n. 800 § 17, Hans. UB. IX n. 320 u. Anm. 2.

[3]) HR. 2. V n. 797, VI S. 9 Anm. 2.

Köln und dem Kontor betrachtete er dadurch nicht als erledigt, sondern zog ihn nun vor sein Forum und lud beide Parteien auf den 1. Dezember 1466 vor sich.[1])

Als die Hanse den Herzog gegen Antwerpen anrief, lag der Thronfolger und Regent Graf Karl im August 1466 gerade vor Dinant. In wenigen Tagen zerschoß die burgundische Artillerie die Mauern. Die Stadt wurde niedergebrannt. Es war das erste Schauspiel der Vernichtung eines blühenden, industriereichen Gemeinwesens, das dieser furchtbarste Städte- und Bürgerfeind unter den Fürsten des Mittelalters der Mitwelt bot. Möglicherweise fiel die burgundische Entscheidung gegen Antwerpen auch deshalb für Köln ungünstig aus, weil man es dort im Verdacht hatte, den Städten des feindlichen Lütticher Landes Vorschub zu leisten. Jedenfalls wurde Köln durch diese Wendung in dem Streit mit dem Kontor besorgt gemacht. Leicht konnte die weitgreifende Verflechtung der burgundischen Politik in die Verhältnisse der niederrheinischen Territorien zu einer Machtgruppierung führen, in der Köln als Feind Burgund gegenüberstand. Auch als es daher vom herzoglichen Rat einen Aufschub der Entscheidung bis zum Juni 1467 erlangte, blieb ihm die Einmischung des Herzogs höchst unbequem. Jedoch Kölns Bemühungen, vom Herzog die Rückverweisung des Prozesses an die Hansestädte zu erlangen, wohin derselbe billigerweise gehöre, waren trotz aller Bestechungen einflußreicher Hofleute vergeblich. Denn einerseits wollten die Mitglieder des großen Rats von Burgund sich einen solchen Prozeß, der bei dem Reichtum Kölns für sie recht einträglich zu werden versprach, nicht entgehen lassen. Andererseits besaß durch ihn die burgundische Politik ein Mittel, um auf Köln Druck ausüben zu können. Der große Rat vertagte die Erledigung des Streits von einem Termin zum anderen.[2])

Angesichts dessen suchte Köln die Bedingungen des Kontors für einen Friedensschluß zu erforschen. Dieses erklärte sich befriedigt, wenn Köln die Schoßentrichtung seiner Bürger durch eine jährliche Zahlung von 4—500 Gulden ablösen wolle.[3]) Inzwischen

[1]) Hans. UB. IX n. 319, vgl. n. 302, Stein das. S. XXIX.

[2]) Hans. UB. IX n. 340 u. Anm. 1, 343, 359, 364, 367, 370, 372—375, Stein das. S. XXIX f., XXXI, XLI.

[3]) Hans. UB. IX n. 372, 375.

sah aber Köln sein Verhältnis zu verschiedenen Machtfaktoren immer günstiger werden. Antwerpen ergriff, schwer gereizt durch das hansische Verkehrsverbot, seine Partei.[1]) Herzog Karl der Kühne und die einflußreichen Personen seiner Umgebung waren, wie Köln zuverlässig erfuhr, ihm wohlgesinnt. Da ließ es endlich jeden Gedanken an eine Verständigung mit dem Kontor fallen und führte in wenig würdiger Weise den offenen Bruch mit ihm herbei. Weitere Verhandlungen mit Köln wies das Kontor nun mit vollster Entschiedenheit unter Drohungen gegen Hermann von Wesel, der seine Beamten durch Schmähungen und Verdächtigungen schwer in ihrer Ehre gekränkt hatte, von der Hand.[2])

Tief verflochten in die politischen Verhältnisse der niederrheinischen Mächte mußte aber Köln jederzeit auf der Hut sein, um sich die gute Stimmung des nur allzu leicht reizbaren Herzogs zu erhalten. Dieser hatte inzwischen an weiteren Beispielen gezeigt, wie er mit Städten, die ihm zu trotzen wagten, umzugehen pflege. Im September 1467 hatten sich Mecheln und Gent vor ihm demütigen müssen. Ihre Gemeinden waren von Lüttich gegen ihn aufgehetzt worden. Und gegen Lüttich richtete er seinen Hauptzorn. Mißtrauisch suchte er die Stimmung Kölns gegen Lüttich zu erforschen. Es befremdete ihn überdies, daß Köln sich unterfing, mit seinem Herrn, dem Erzbischof Ruprecht, über das städtische Hochgericht zu streiten. Erst mit etlicher Mühe gelang es Kölns Freunden am Hof, die augenblickliche Trübung der Stimmung des Herzogs zu beseitigen. Am 12. November 1467 nötigte dieser Lüttich zur Kapitulation und vernichtete die alten Freiheiten der Stadt. Auf sein Verlangen wies Köln die zu ihm geflüchteten Lütticher aus.[3])

Die Parteinahme Antwerpens für Köln hielt nicht lange vor. Denn mochte auch der Verkehr der Kölner auf seinen Märkten groß sein, so war doch offenbar viel bedeutender der Verkehr der anderen Hansen, die von Brügge aus oder von der See her aus dem Osten seine Märkte besuchten. Seit Anfang 1468 knüpfte Antwerpen mit

---

[1]) Hans. UB. IX n. 393, 395 u. Anm. 1, 400, 401, 405, 420.

[2]) Hans. UB. IX n. 396, 399, 402, 403, 408, S. 267 Anm. 2, n. 418, 424, vgl. Stein das. S. XXXIII.

[3]) Hans. UB. IX n. 393, 399, 400, 405, S. 267 Anm. 2, n. 420, S. 273 Anm. 2, S. XXXIV Anm. 1. Vgl. Stein das. S. XXXIIIf., Pirenne, Gesch. Belgiens, II, S. 357 f.

dem Kontor wieder Verhandlungen an, und schon am 4. Mai kam der für die Geschichte der hansischen Beziehungen zu Antwerpen so bedeutsame Vertrag zwischen beiden zustande. Antwerpen schenkte der hansischen Kaufmannschaft ein Haus am Kornmarkt, die „Kluse", das ältere, nachmals sogenannte kleine Haus der Osterlinge, das noch heute mit seinem alten gotischen Giebel erhalten ist, während der Prachtbau des großen Osterlingerhauses von 1564—1568 bekanntlich 1893 ein Raub der Flammen geworden ist.[1]) Antwerpen versprach Entgegenkommen in betreff verschiedener hansischer Beschwerden über Zölle und Abgaben. Vor allem jedoch gelobte es, dem Kontor in der Verfolgung und Maßregelung unbotmäßiger Hansen innerhalb und außerhalb der Marktfreiheit keinerlei Schwierigkeiten zu machen, d. h. den Vertrag von 1457 der Hanse auch in dem ihr wichtigsten Punkte zu halten.[2]) Antwerpen begleitete seine Verleihungen mit dem Wunsch, daß die hansischen Kaufleute daraus die Anregung schöpfen möchten zum Besuch und Handelsbetrieb innerhalb, aber auch außerhalb der Zeit seiner freien Märkte. Es wünschte nicht bloß den Handelsverkehr in den alten Formen wiederhergestellt zu sehen, sondern mehr. Es verband das Kontor, die hansische Kaufmannschaft, den hansischen Verkehr und Handel, der Brügge nur ungern aufsuchte und sich über die anderen niederen Lande ausbreitete, enger und dauerhafter als zuvor mit sich und bot ihm erheblich größere Vergünstigungen, als irgendein Platz der Niederlande mit Ausnahme Brügges gewährte. Es errang damit diesen, aber auch Brügge selbst gegenüber einen neuen Vorteil auf kommerziellem Gebiet. Es gewann durch den Vertrag mehr als die Hanse. Derselbe entsprach nicht ihren Plänen, die kommerzielle Zentralstellung Brügges und ihres eigenen Kontors daselbst wiederherzustellen.[3])

Am 2. Dezember 1468 gelang es dem Kontor auch, den Stadtherrn von Bergen wieder zur Anerkennung des Vertrags von 1464 zu bewegen. Daß Köln die Zustimmung zu beiden Verträgen des

---

[1]) Hans. UB. IX n. 448, 454, 453 S. 314f., S. 316 Anm. 2, HR. 2. VII n. 389 § 55 S. 614.

[2]) Hans. UB. IX n. 453. Über den vergeblichen Versuch der Hanse, die Genehmigung des Vertrags durch den Herzog zu erlangen, vgl. HR. 2. VI n. 353, 365; zur Wiederaufnahme des Verkehrs das. n. 88 u. Hans. UB. IX S. 315 Anm. 1.

[3]) Vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. XII, XXIII.

Kontors mit Antwerpen und Bergen ablehnte, war selbstverständlich.[1]) Das Kontor hatte sich die Rechtsgrundlagen für ein Vorgehen gegen Köln an den beiden wichtigsten Plätzen des hansischen Verkehrs in Brabant dadurch abermals gesichert. Bei der Köln fortdauernd günstigen Stimmung des Herzogs und der Mehrzahl seiner burgundischen Räte war es jedoch nicht imstande, daraus wirksam Nutzen zu ziehen. Doch entrichteten nach wie vor auf diesen Märkten süderseeische und rheinische, auch kölnische Kaufleute in wohl nicht geringer Zahl den Schoß lieber, als daß sie sich Unannehmlichkeiten von seiten des Kontors aussetzten.[2]) Dem Kontor aber gelang es nicht, sich beim Herzog in Gunst zu setzen, trotzdem gerade die hansischen Kaufleute sich bei der Einholung des Herzogs und seiner ihm soeben in Damme angetrauten englischen Gemahlin in Brügge am 3. Juli 1468 besonders hervorgetan haben sollen. Sie ritten in dem Festzuge, 108 Mann stark, an letzter Stelle, zuvorderst die Venetianer, Florentiner, Spanier, Genuesen; jeder Nation schritten sechzig Fackelträger voran.[3])

Da erfolgte nun auf englischem Boden die unkameradschaftliche Lossagung der Kölner von der hansischen Sache. Die Erregung darüber in der hansischen Kaufmannschaft und bei den Städten war überaus groß. Köln erwartete einen Ausbruch derselben auf dem Hansetag zu Lübeck im April 1469 und lehnte daher rundweg wie die Besendung desselben so auch alles ab, was er im Gegensatz zu den Wünschen und Bedürfnissen Kölns und seiner Bürger beschließen werde.[4]) Unter den 24 dort vertretenen Städten waren nicht weniger als 4 westfälische und 9 rheinische und süderseeische. Die letzteren waren erschienen, um — in bemerkenswertem und beabsichtigtem Gegensatz zur Haltung Kölns — mit den verfassungsmäßig gebotenen Mitteln ihre Interessen gegenüber Lübeck und den östlichen Hansestädten zu wahren. Sie verweigerten ihre Einwilligung in die Zahlung von Schoß außerhalb Flanderns und verlangten die Einstellung seiner Erhebung mit der Drohung, andern-

[1]) Hans. UB. IX n. 529, 671 § 10, vgl. HR. 2. VI n. 256, 356 § 92.

[2]) Hans. UB. IX n. 687 § 32—34.

[3]) Hans. UB. IX n. 671 § 15, Despars, Chronijke van Vlanderen IV S. 24. Vgl. v. d. Ropp, Zur Gesch. d. Alaunhandels im 15. Jahrh. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 120.

[4]) HR. 2. VI n. 182; vgl. oben S. 49.

falls aus der Hanse austreten zu wollen.[1]) Natürlich erfolglos. Dagegen wurde ihr weiterer Antrag auf Herabsetzung des Schosses in Flandern vom Hansetag dem Kontor zur Berücksichtigung empfohlen.[2])

Im selben Frühjahr ließ das Kontor auf den Märkten in Bergen und Antwerpen eine größere Anzahl Kölner, die die Schoßzahlung und zum Teil jeden Gehorsam verweigerten, gefangensetzen. Der Herzog jedoch verfügte ihre Entlassung um so mehr, da sie teilweise Schutzbriefe von ihm besaßen, und überwies auch diesen besonderen Streitfall dem großen Rat zur Entscheidung.[3]) Damit war die Sache nun auf den Punkt gekommen, daß eine Entscheidung von prinzipieller Wichtigkeit zu erwarten war. Beide Teile waren sich dessen bewußt. Köln setzte, zum äußersten entschlossen wie in der englischen Frage, alle Hebel in Bewegung, um ein seinen Ansprüchen günstiges Urteil zu erzielen. Von den niederrheinischen, süderseeischen und westfälischen Städten begehrte es übereinstimmende Erklärungen, daß die Rezesse über die Schoßpflicht nicht einstimmig von der Hanse beschlossen, die Verträge des Kontors mit Bergen und Antwerpen gegen ihren Willen zustande gekommen seien. Jedoch die Städte der Grafschaft Mark, westfälische also, und ebenso Deventer, Kampen, Zwolle und Zütfen verweigerten die Ausstellung derartiger Erklärungen. Köln erhielt dagegen solche von seinen getreuen Rheinstädten sowie von fünf bergischen Städtchen, deren Zugehörigkeit zur Hanse das Kontor mit Recht in Zweifel zog. Treffend erläuterte dieses das Herumsuchen Kölns nach Zustimmungserklärungen bei kleinen und kleinsten Städten, die Armen müßten Brot essen, weil sie sich kein Fleisch von Schafen, Kapaunen und Rebhühnern kaufen könnten.[4])

Für den Herzog und seinen Rat spielten aber bei der Entscheidung des Streits nicht die Frage, auf wessen Seite das besser begründete Recht sei, sondern Gesichtspunkte der Politik die Hauptrolle. Darum war der Ausgang des Prozesses, der am 11. August

---

[1]) HR. 2. VI n. 184 § 30, 185 § 27. Vgl. Therstappen, Köln und die süders. Städte usw., S. 84.

[2]) HR. 2. VI n. 184 § 41, 185 § 29, vgl. Hans. UB. IX n. 663 § 77, Therstappen a. a. O. S. 88.

[3]) HR. 2. VI n. 255—261; Hans. UB. IX n. 587, 591—599, 663 § 11 ff., 671 § 24 ff., vgl. Stein das. S. XXXV f.

[4]) Hans. UB. IX n. 671 §§ 135, 136, 138. Die sonstigen Belege über die Haltung der westlichen Städte sehr zahlreich i. Hans. UB. IX u. HR. 2. VI.

1469 im Haag begann, für jeden Einsichtigen klar. Gerade jetzt erregte den besonderen Zorn des Herzogs die Feindschaft Lübecks und seines Anhangs gegen seinen englischen Schwager Eduard IV., weil er dessen Macht schlagfertig gegen Frankreich zur Verfügung zu haben wünschte. Kölns dagegen wünschte er sicher zu sein und Ruhe in den rheinischen Gebieten zu haben, weil er an der Schweizergrenze durch Inpfandnahme des Oberelsasses soeben in Interessenkreise eingetreten war, die der burgundischen Politik bisher ganz ferngelegen hatten.[1]) Aber auch der burgundische Rat konnte sich beim besten Willen der Tatsache nicht verschließen, daß die Ansprüche und das Recht des Kontors erheblich besser begründet waren als diejenigen Kölns. Köln mußte daher die Schwäche seines Rechtsstandpunkts auf andere Weise auszugleichen, dem Kontor den Rang abzulaufen suchen. Es erlangte die Bestätigung seines alten brabantischen Privilegs von 1251 vom Herzog, während das Kontor bisher eine Bestätigung der hansischen Privilegien von ihm nicht hatte erreichen können.[2]) In Anwesenheit des Herzogs wurde in Brügge am 6. März 1470 das Urteil gefällt. Die Arreste gegen die Kölner in Bergen und Antwerpen aus dem Frühjahr 1469 wurden für ungültig und unrecht erklärt und dem Kontor die Kosten dieses Prozesses auferlegt. Die prinzipielle Frage aber, ob das Kontor überhaupt berechtigt sei, Schoß zu erheben oder nicht, blieb auch jetzt unentschieden. Beiden Parteien wurde freigestellt, durch weiteres Verfahren vor dem großen Rat auch diese zum Austrag zu bringen.[3]) Der Herzog und seine Räte gaben also den einträglichen Prozeß und damit den Einfluß, den sie dadurch auf Köln und das Kontor besaßen, nicht aus der Hand.

Dennoch war dies Urteil ein Sieg Kölns. Aber diesem Sieg fehlte auch das Bittere nicht. Denn sowie Köln in den Niederlanden und in England seine Wege von denen der Hanse sonderte, hatte sich seine anfängliche Gefolgschaft immer offenbarer von ihm losgesagt, zuerst die westfälischen Städte, dann auch die süderseeischen. Nur die rheinischen, voran Nymwegen und Wesel, standen noch zu ihm. Es hatte innerhalb der Hanse auf keiner

[1]) Stein i. Hans. UB. IX S. XXXVI, ders. dort ff. eingehend über den Verlauf der Verhandlungen.

[2]) Hans. UB. IX n. 399 S. 258, S. 259, n. 613 § 19—24, 48, 629—632, 640, 641, 661, 662, 666, 669; 675.

[3]) Hans. UB. IX n. 710.

Seite Sympathien gewonnen, sondern solche nur verloren. Die ebenso politisch kurzsichtigen wie eigensüchtigen Brabant- und Englandfahrer von Köln, voran Vater und Sohn Hermann und Gerhard von Wesel, die in dieser Zeit hochgehender Erregung der Bevölkerung den beherrschenden Einfluß auf den Rat und die Politik der Stadt an sich gerissen hatten, erwiesen Köln einen schlechten Dienst damit, daß sie es in diese hansefeindliche Haltung hineingetrieben, deren Ende binnen kurzem der offene Bruch mit der Hanse sein mußte. Und die Haltung des eigenen Rats im Schoßstreit wurde auch von einem Teil der Kölner Kaufmannschaft durchaus nicht gebilligt.[1])

Hatte die Hanse auch in dem ganzen Streit zwischen Köln und dem Kontor vor auswärtigen Gerichten gar nicht Stellung genommen, sich selbstverständlich nicht mit ihrem Kontor Burgund gegenüber identifizieren, dem Richterspruch des dortigen Rats unterwerfen dürfen, so blieb sie doch gleichwohl der moralische Rückhalt für das Kontor. In diesem Bewußtsein setzte das Kontor, freilich erfolglos wie bisher, seine Bemühungen zur Herstellung des Stapels fort.[2]) Der Hansetag zu Lübeck im April 1469 gewann die Überzeugung, daß die Hanse, wenn sie sich allein an den Stapel zu Brügge binde, doch einen ziemlich aussichtslosen und ihr selbst schließlich nur schädlichen Kampf führe. Er verfügte zwar, daß die Hansen unter allen Umständen Brügge mit ihren Stapelgütern besuchen sollten. Aber die Vertreter von Danzig und Hamburg waren nicht bevollmächtigt zur Zustimmung. Breslau vollends protestierte brieflich mit größter Schärfe gegen Schoß und Stapel, wodurch den Hansen eine Reihe wichtiger Märkte verboten sei, die von den Oberdeutschen zu ihrem großen Vorteil besucht würden. Es sprach nicht allein seine Auffassung in den Worten aus, „die in der hense sint gebunden und mussen vorterben und die uswenig der hense sint frey und gedeyen“; es drohte bei Fortdauer dieser Maßregeln mit seinem Austritt aus der Hanse.[3])

Wenn aber der Hansetag wünschte, daß alle Angehörigen Burgunds, sowie die Nürnberger und die andern fremden Kaufleute ihr Stapelgut ebenfalls nur nach Brügge brächten, und den

---

[1]) Hans. UB. IX S. 650 Anm. 3.
[2]) Hans. UB. IX n. 565, HR. 2. VI n. 169.
[3]) HR. 2. VI n. 183 § 5, 184 § 15, 185 § 19, 21, 198.

Herzog für den Erlaß entsprechender Maßnahmen zu gewinnen gedachte, so übersah dieser Plan noch viel mehr als der Stapelzwang der Hanse die wirklich vorliegenden Verhältnisse im burgundischen Reich. Zwar bestätigte und vermehrte Herzog Karl den Venetianern ihre Freiheiten 1468, deren Genuß an den Besuch von Sluys und Brügge geknüpft war. Zwei Jahre später erneuerte er zum Vorteil des Handels der Bürger von Brügge die alten umständlichen Verbote oder Beschränkungen des Kleinhandels der Fremden von 1304 und 1423 sowie das Verbot der fremden Tuche.[1]) Doch nie wäre er für eine Unterdrückung des Verkehrs in seinen hoffnungsvoll und kräftig aufstrebenden nichtflandrischen Landesteilen zu gewinnen gewesen.

Mannigfache Spuren lassen erkennen, daß die Besorgnis der Hanse namentlich vor den Holländern und dem weiteren Umsichgreifen ihres Handels nicht unbegründet war. Es wollte allerdings nicht viel sagen, daß sie gelegentlich selbst ihren Hering nach Breslau und Krakau brachten, wenngleich Danzig und Thorn sich über die Verletzung alter Verkehrsgewohnheiten, die den überseeischen Fremden den Handel mit dem Hinterland versperrten, beunruhigt zeigten.[2]) Doch bürgerten sie sich infolge mangelhafter Handhabung der hansischen Ordonnanzen in Livland ein, hielten dort Winterlage u. a. m.[3]) Für das Verhältnis der Holländer, insbesondere der Amsterdamer zu Danzig ergaben die meist einjährigen Geleitsverlängerungen nach dem Ablauf des Stillstandes von 1464 die Grundlage.[4]) Beide Teile ließen sich daran genügen. Weder begehrten die Holländer bessere Verkehrsbedingungen, die Danzig von der Abtragung der nach seiner Behauptung noch unbezahlten 9000 tt. grote abhängig machte, noch drang Danzig energisch hierauf; und sie sind später auch tatsächlich nie bezahlt worden.[5]) Klagen wurden hüben und drüben, von den Holländern und den Hansen, über Verletzungen des Stillstands durch Einführung neuer Abgaben wie in den früheren Jahrzehnten, nur zahlreicher und häufiger vorgebracht. Das Kontor erhielt vom Hansetag 1469

[1]) Hans. UB. IX n. 420 u. S. 274 Anm. 2, Gilliodts-van Severen, Inventaire des Archives de Bruges, VI S. 5ff.

[2]) Hans. UB. IX S. 477 Anm.

[3]) HR. 2. VI n. 144 § 3.

[4]) Siehe in diesem Buch, III, 1. Kap.

[5]) Hans. UB. IX n. 357, 455, 589, 740, HR. 2. VII n. 57.

Auftrag, mit den Holländern über die Abschaffung derselben und zugleich über eine Verlängerung des Stillstandes zu verhandeln, den die Holländer selbst sogar auf 20—40 Jahre ausgedehnt zu sehen wünschten, um ihren lebhaft aufblühenden Handel nicht neuen Störungen auszusetzen.[1]) Zugleich wurden Lübeck und Hamburg angewiesen, mit geeigneten Mitteln zu verhindern, daß in dem immer schärfer werdenden Konflikt zwischen England und der Hanse die Holländer sich in die Stellung der hansischen Kaufleute in England drängten, eine Gefahr, die der Hanse wegen der politischen Freundschaft zwischen Burgund und England wohl größer erschien, als sie in Wirklichkeit war.[2])

Jedoch war die heftige Anklage Amsterdams gegen Lübeck, es trachte darnach, seine Handelsstraßen Amsterdam zu verschließen, um die Kaufmannschaft allein zu haben.[3]) im Kern durchaus berechtigt. In den Jahren 1469 und 1470 benutzten Lübeck und seine Nachbarstädte die großen politischen Verlegenheiten König Christians von Dänemark, um von ihm eine starke Einschränkung des holländischen wie auch englischen Verkehrs in Norwegen und ein ebenfalls gegen die Holländer gerichtetes Verbot der Durchfuhr von Baiensalz durch die dänischen Wasserstraßen zu erlangen.[4]) Die Aussichten für die Verlängerung des Stillstandes zwischen den Holländern und den wendischen Städten wurden hierdurch nicht verbessert. Zwischen England und der Hanse aber war bereits im Herbst 1469 der offene Krieg ausgebrochen.

Gegen das Urteil des Herzogs im Schoßstreit legte die Hanse im Mai 1470 Protest ein. Zugleich erklärte sie von ihren Bestrebungen zur Förderung des Brügger Kontors keinesfalls lassen zu wollen, auch wenn deswegen einzelne Städte auf die Zugehörigkeit zur Hanse Verzicht leisten würden.[5]) Köln und Breslau, aber auch die rheinischen und süderseeischen Städte waren damit gemeint. Köln aber lehnte jede Autorität der Hansetage, jede Verbindlichkeit ihrer Beschlüsse für sich ab. Es bestritt überhaupt Lübeck das Recht, die Hansestädte unter Androhung von Strafen

[1]) Hans. UB. IX n. 357, 406, 430, 566, HR. 2. VI n. 167, 168, 184 § 18, 24, vgl. n. 117, 120.

[2]) HR. 2. VI n. 184 § 73, 277, 282.

[3]) Hans. UB. IX n. 430.

[4]) Siehe in diesem Buch, III, 2. Kap.

[5]) HR. 2. VI n. 330 § 15, 16, 331, 335, 338.

zu Tagfahrten zu entbieten, mit eigentümlicher, aber wieder ganz unhistorischer Begründung, daß das Bündnis der Städte, die Tohopesate, 1457 abgelaufen sei und die hansische Verbindung somit seitdem nicht mehr bestehe, die einzelne Stadt also gegenüber der Gesamtheit keine sie bindende Verpflichtung mehr habe.[1]) Indessen die hansischen Tohopesaten waren ja nur Schutz- und Kampfmittel der Hansestädte in erster Linie in ihrem Ringen mit der fürstlichen Macht in Deutschland um die Behauptung des erlangten Maßes von Selbständigkeit ihr gegenüber. Und darum plante gerade jetzt, weil die Erfolge des burgundischen Herzogs, der im Herbst 1468 endlich auch Lüttich in einen Trümmerhaufen verwandelt hatte, die Gefahr nahelegten, daß auch deutsche Fürsten an seinem Verhalten den Städten gegenüber ein Beispiel nehmen könnten, die Hanse die Erneuerung der Tohopesate. Sie durfte denn auch bei Köln die richtige Kenntnis des Begriffs und Zwecks der Tohopesaten voraussetzen und Köln deshalb wegen seiner Ausführungen den Vorwurf bewußter Unaufrichtigkeit machen.[2])

Die Lage war nach verschiedenen Richtungen im Hochsommer 1470 für die Hansestädte ernst. Nicht weniger als 30 Hansestädte besandten den Hansetag im August zu Lübeck; 20 andere schickten Vollmacht. Der ganze Westen mit Ausnahme etwa Nymwegens und Wesels ließ die Sache Kölns im Stich.

Wie zuletzt 1447 und 1461 wurde erst eine große Anzahl verschiedenartigster Handels- und Verkehrsvorschriften von der Versammlung erneuert, ergänzt, oder überhaupt erst geschaffen, um der zunehmenden Bedrohung des hansischen durch den nichthansischen Handel und Verkehr namentlich in den Hansestädten selbst zu steuern.[3]) Durch die große Mehrzahl derselben mußten sich wie bisher die Holländer in erster Linie belästigt fühlen, und auf sie waren dieselben auch zunächst berechnet. Doch sollten sie mit Rücksicht auf den im Herbst 1471 bevorstehenden Ablauf des Stillstandes geheimgehalten werden.[4])

Ihre Haupttätigkeit und Teilnahme indes wandte die Versammlung dem Brügger Kontor und dem hansischen Handel mit

[1]) HR. 2. VI n. 310.

[2]) HR. 2. VI n. 105 § [2, 4, 117, S. 105 Anm. 1, n. 141, 184 § 36, 185 § 33, 333, 336, 339, 346, Hans. UB. IX n. 562.

[3]) HR. 2. VI n. 356 §§ 6—44, 120.

[4]) HR. 2. VI n. 356 §§ 111, 112.

den Niederlanden zu. Die Schoßerhebung wurde dem Kontor erneut bestätigt. Die Wiederherstellung des Stapels in Brügge bezeichnete die Versammlung als das einzige Heilmittel, um den übergroß gewordenen Handel und Seeverkehr der Nichthansen in hansischen Städten und Gebieten mit Aussicht auf Erfolg zu bekämpfen. Mit teilweisen Änderungen wurden zunächst die seit 1442 über den Stapel nach seinen beiden Seiten gefaßten Beschlüsse bestätigt. Einerseits sollten nur diejenigen flämischen, holländischen und brabantischen Tuche gekauft und von Hansen und Nichthansen in die hansischen Gebiete und Städte geführt werden, die nach Brügge und, ausgenommen die flämischen, auch auf die freien Märkte zu Antwerpen und Bergen gebracht seien. Der Ostermarkt zu Bergen wurde den Hansen überhaupt wegen seiner Schädlichkeit für die Kaufmannschaft verboten. Die mehrfach geäußerten Wünsche Antwerpens, den Handel mit flämischen Tuchen auf seinen Märkten freizugeben, fanden keine Erfüllung.[1]) Andererseits sollten Wachs, Pelzwerk, Metalle, Wolle, Felle, Tran, Butter, Waidasche, Flachs, Leinwand u. a. unter denselben Beschränkungen ebenfalls nur nach den genannten Orten, und wenn sie auf den freien Märkten unverkauft blieben, nur nach Brügge geführt werden. Die wilden Läger hansischer Kaufleute mit Stapelwaren sollten geräumt werden. Die Ventegüter, Teer, Pech, Wagenschoß, Klappholz, Bier und Korn, blieben von dem Stapelzwang ausgenommen. Gegen die Ausdehnung desselben auf Asche, einen besonders wichtigen Ausfuhrartikel des hansischen Ostens, sträubten sich die livländischen und preußischen Städte.[2])

Der Durchführung dieses Stapelzwangs suchte die Versammlung noch größeren Nachdruck zu geben, indem sie auf das zurückgriff, was 1438 und 1447 zum selben Zweck bereits geplant oder versucht worden war. Hamburg sollte in Verbindung mit Lübeck in jedem Frühjahr acht bis zehn Schiffe oder je nach Bedarf mehr oder weniger wohl bemannt und gegen Anfälle gerüstet zur Hälfte im Zwijn, zur andern in der Elbe bereithalten. Denn ausschließlich in diese Schiffe sollten hinüber und herüber von den Hansen und

---

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 46, 60, 365, 437 § 7, vgl. n. 184 § 28, 185 § 32, 199, 353.

[2]) HR. 2. VI n. 356 § 51, 54, 55, 59, 366, 437 § 9, vgl. n. 485 § 2, Hans. UB. IX S. 676 Anm. 2.

Nichthansen die Stapelgüter verfrachtet und erst, wenn in ihnen kein Platz mehr, in andere Schiffe geladen werden. Dagegen sollten Ventegüter nur dann in ihnen Aufnahme finden, wenn nach Einnahme aller Stapelgüter noch Platz.[1]) Den Ostseestädten wurde verboten, Hansen und Nichthansen die Ausfuhr von Stapelgütern durch die dänischen Wasserstraßen zu gestatten, außer wenn die Kaufleute beeidigten, daß die Waren nur nach den drei erlaubten Plätzen gebracht werden würden.[2]) Und schließlich wurde die Ausfuhr von Stapelgütern über Land aus Livland nach Lübeck und seinen Nachbarstädten, sowie aus Livland, Litauen, Rußland, Preußen usw. durch Deutschland nach dem Westen untersagt.[3])

Dies sind die verschiedenen Seiten des großen und eigenartigen Versuchs, einen sehr weitgehenden Verkehrszwang im Austausch zwischen dem Ostseegebiet und dem westlichen Europa herzustellen, die „reformacie" des Stapels. Durch diese Reformacie wollte die Hanse den Handel mit den wichtigsten Waren im gegenseitigen Austausch und den Transport derselben wieder möglichst ganz in die Hände ihrer Mitglieder legen. Handel und Schiffahrt der Nichthansen, in weitaus erster Linie der Holländer, sollten auf der ältesten und wichtigsten Linie des lübischen Handels, die zugleich das Rückgrat des hansischen überhaupt war, der Linie Brügge—Lübeck—Osten, unterdrückt, die Stapelstellung Lübecks für den Ostseeverkehr behauptet werden. Ein Zustand des Verkehrs sollte erzwungen werden, der zwei Jahrhunderte früher unter bestimmten Voraussetzungen sich von selbst herausgebildet hatte, der aber mit dem Wegfall dieser und dem Aufkommen neuer Verhältnisse seit dem Ausgang des 14. Jahrhunderts allmählich aufgehoben oder stark verändert worden war. Für dieses Endziel der lübisch-hansischen Politik waren auch ihre Bemühungen um die Wiederherstellung der kommerziellen Zentralstellung Brügges und ihres dortigen Kontors nur Hülfsmittel.

Auflehnungen gegen diesen Zwang eines geschlossenen Verkehrssystems suchte der Hansetag durch Drohungen zuvorzukommen. Leisteten Städte oder Einzelne deswegen auf ihre Zugehörigkeit zur

---

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 52.

[2]) HR. 2. VI n. 356 § 53, vgl. § 56, 57.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 34, vgl. schon die livländischen Pläne 1453, das. IV n. 180 § 13, 196 § 33.

Hanse Verzicht, so sollten weder ihre Bürger noch diese in irgendeiner Hansestadt als Bürger aufgenommen werden, noch der hansischen Privilegien sich bedienen, noch in Hansestädten Handel treiben dürfen, bis sie für den Abfall Genugtuung geleistet und sich dem Bund wieder unterworfen hätten.[1])

Und nun schritt der Hansetag zur Abrechnung mit Köln. Dessen Sündenregister war lang. Die Deputierten der Kontore zu London und Brügge waren die Kläger vor der Versammlung.[2]) Nun trat auch Wesel seinen Rückzug an und verleugnete seine Parteinahme für Köln. Das Urteil der Versammlung lautete auf Ausschluß Kölns aus der Hanse vom 22. Februar 1471 ab, wenn Verhandlungen, mit denen von ihr Deventer, Zwolle, Wesel, Dortmund und Soest nebst den Klerken der beiden Kontore beauftragt wurden, erfolglos seien.[3]) Noch einmal also bot die Hanse Köln die Hand. Nur schwer mochte sie sich entschließen, zur Verhansung der mächtigen Stadt zu schreiten und dadurch einen in seinen Wirkungen und seinem Ausgang noch nicht zu übersehenden offenen Konflikt innerhalb des Bundes hervorzurufen, dessen starke Lockerung nur allzu häufig in die Erscheinung getreten war.

Die Absicht Lübecks, das Präsidium der Hanse wegen des großen Widerstandes, der ihm von so vielen Seiten bereitet wurde, niederzulegen, wurde durch die eindringlichen Bitten der Versammelten abgewandt. Das Recht, die Hanse bei Strafandrohung zu entbieten, wurde ihm ausdrücklich bestätigt. Die Leitung der Hanse durch Lübeck und seine Nachbarstädte wurde wie 1447 offiziell abermals anerkannt.[4]) Es konnte auch nichts anderes geschehen. Alle Beschlüsse des Hansetages trugen den Stempel Lübecks. Sie waren ein Triumph seiner Politik. Die Leitung der Maßnahmen, die in betreff des Stapelzwanges, der Holländer und Englands hier beschlossen waren, wurde von der Versammlung den wendischen Städten übertragen.[5])

Die Regelung ihres Verhältnisses zu den miteinander im Kampf liegenden Mächten des Westens, die Fortführung ihrer Schoß- und Stapelpolitik in den Niederlanden, die weitere Gestaltung ihrer

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 58.
[2]) HR. 2. VI n. 356 § 74—105.
[3]) HR. 2. VI n. 356 § 106, 114, 115, 358.
[4]) HR. 2. VI n. 356 § 107, 110, 126.
[5]) HR. 2. VI n. 356 § 111—113.

Beziehungen zu Holland und die Unterzwingung Kölns unter den Willen der Gesamtheit, das waren die wichtigsten Aufgaben, die 1470 der Hanse gestellt waren und deren Lösung sie sich in den folgenden sechs Jahren gewidmet hat — mit welchem Erfolg nach den verschiedenen Seiten wird das folgende Kapitel zeigen.

---

6. Die Hanse und die Westmächte bis zum Utrechter Frieden 1474. Die Hanse und Köln.

Im Frühjahr 1470 sah sich die Hanse von allen Mächten des Westens eifrig umworben. Herzog Karl von Burgund ersuchte sie um Übertragung des Schiedsrichteramts auf ihn in ihrem Streit mit König Eduard von England, der bereits dasselbe getan hatte, und warb zugleich für England um einen Stillstand mit der Hanse.[1]) Der gemeinschaftliche Feind beider Herrscher, König Ludwig XI. von Frankreich, und mit ihm die aus England dorthin geflüchteten Lancasters und Graf Warwik und ihr Anhang suchten die Bundesgenossenschaft der Hanse. Der König bot ihr einen Friedens- und Handelsvertrag an und öffnete ihren Kapern seine Häfen gegen England.[2]) Und selbst König Jakob von Schottland versuchte ein Bündnis zwischen der Hanse und Frankreich zustande zu bringen.[3]) Das Anerbieten Kölns an die Hanse, in ihrem Streit mit England vermitteln zu wollen, erfuhr dagegen von dieser sofort die gebührende Zurückweisung.[4])

Auslieger von Danzig, das nach wie vor seine Kaperbriefe nicht nur gegen die Engländer, sondern auch gegen die Franzosen ausstellte, von Hamburg und wohl auch anderen Hansestädten tummelten sich seit Beginn des Jahres 1470 einzeln oder in kleinen Gruppen wieder in den westlichen Gewässern. Am 31. Mai aber wurden zwei bekannte Danziger Kaper, Eler Bokelmann und Martin Bardewik, von elf englischen Schiffen angegriffen und nachdem sie

---

[1]) HR. 2. VI n. 331 § 3.
[2]) HR. 2. VI n. 323—325, 331 § 2, 4.
[3]) HR. 2. VI n. 338, 331 § 2.
[4]) HR. 2. VI n. 310 311, 331 § 4, 333, 346.

eins davon in den Grund geschossen und sich tapfer verteidigt hatten, überwältigt, ihre beiden Schiffe versenkt, sie selbst nebst hundert Mann gefangen, doch anscheinend Bokelmann bald wieder freigelassen.[1]) Daß Kölner, die ja den Verkehr mit England fortsetzten, von den hansischen Ausliegern gern angegriffen und geschädigt wurden, ist erklärlich.[2]) Auch die Untertanen des burgundischen Herzogs hatten wegen seiner Freundschaft mit König Eduard von ihnen zu leiden.[3]) Überhaupt war natürlich der starke Verkehr zwischen England und den Niederlanden ihnen am meisten ausgesetzt. Kampen verbot deshalb aus Besorgnis vor dem Herzog den Ankauf alles von hansischen Ausliegern dorthin gebrachten Gutes. Und der Herzog selbst erließ für seine Länder ein gleiches strenges Verbot.[4]) Die Zahl und Bedeutung der hansischen Auslieger aber wuchs durch die Schiffe, die sie erbeuteten, nicht unbeträchtlich.[5]) Sie machten sich den Engländern gefürchtet, und der zeitgenössische Chronist Philipp de Commines, damals der vertrauteste Rat Herzog Karls, begründet dies in seinen Denkwürdigkeiten durch den für die hansischen Seeleute anerkennenden Ausspruch: „Car ils sont bons combattans.“[6]) Herzog Karl aber war sehr unwillig, daß die Hanse, ohne zu seinem Vermittlungsangebot zuvor Stellung zu nehmen, 16—18 große Kriegsschiffe gegen seinen englischen Verbündeten in See gesandt habe. Das Vorhandensein dieser beeinträchtigte denn auch, indem sie die Engländer in Schach hielten, die gemeinsame Unternehmung, durch die der Herzog den verhaßten Warwik unschädlich machen und von einem erneuten Vorstoß nach England abhalten wollte. Mehrere Monate blockierte sein Admiral Heinrich van Borsselen, Herr von Veere, die Seinemündung mit einer starken Flotte, in die auch die gerade in Sluys anwesenden Schiffe der Spanier, Portugiesen, Genuesen und Hansen sich die Einreihung hatten gefallen lassen müssen. Aber Sturm zwang ihn zur Rückkehr. Und bald darauf verließ Anfang September 1470 Warwik, von König Ludwig unter-

[1]) HR. 2. VI n. 314, Caspar Weinreich, hg. von Hirsch u. Voßberg, S. 7.

[2]) HR. 2. VI n. 316 u. Anm. 1, 347, 387, 509 u. Anm. 3, 517.

[3]) HR. 2. VI n. 363, 371, Hans. UB. IX n. 781 u. Anm. 2, 784, S. 691 Anm. 1.

[4]) Hans. UB. IX S. 688 Anm., S. 697 Anm. 5.

[5]) HR. 2. VI n. 371, Hans. UB. IX n. 781 u. Anm. 2.

[6]) HR. 2. VI S. 371 Anm. 1.

stützt, die Seine und landete mit seinen Anhängern und Truppen in England, um den allzu sorglosen König Eduard zu stürzen.[1])

Zur selben Zeit erließ der große Hansetag, der seit dem 24. August 1470 in Lübeck versammelt war, endlich das Handelsverbot gegen England. Den Hansen sollte vom 11. November ab einerseits der Handel mit englischem Tuch, andererseits jede Einfuhr nach England und der Aufenthalt dort verboten sein. Mit Hilfe der Landesherren plante die Hanse ihr ganzes Handelsgebiet den englischen Tuchen zu verschließen. König Christian I. von Dänemark stimmte bereits am 11. September, wie er schon vor einem Jahr für diesen Fall Lübeck in Aussicht gestellt hatte, dem Verbot zu, König Kasimir von Polen tat es Ende des Jahres.[2]) Besonderes Gewicht aber mußte die Hanse darauf legen, daß die Landesherren des deutsch-niederländischen Westens, die Bischöfe von Lüttich, Utrecht und Münster, sowie die Herzöge von Kleve und vor allem Burgund, dem Verbot beitraten. Von letzterem freilich war dies kaum zu erwarten, und um ihn möglichst wenig zu reizen, nahm die Hanse sogar davon Abstand, die aus englischer Wolle in den Niederlanden hergestellten Tuche in ihrem Handel zu verbieten.[3])

Die wendischen Städte wurden vom Hansetag bevollmächtigt, unter Hinzuziehung ihnen geeignet scheinender anderer Hansestädte nach ihrem Ermessen mit England Verhandlungen zu führen.[4]) Die Hanse trug zwar Bedenken, das Vermittlungsangebot des Herzogs von Burgund direkt abzulehnen, sie forderte aber sehr knapp und gebieterisch als Vorbedingung für jede Einwilligung ihrerseits in Verhandlungen von England die Bewilligung von Schadenersatz, die Wiederherstellung ihrer Privilegien und Sicherheit gegen die Wiederholung ähnlicher Vergewaltigungen.[5]) Sie wollte die Lage ausnutzen, so weit es möglich war, und sich dieser Möglichkeit nicht durch vorzeitiges Nachgeben berauben. Sie bevollmächtigte daher das Brügger Kontor, die Verbindung mit dem König von Frankreich wegen eines 10—15jährigen Stillstands wieder anzu-

[1]) HR. 2. VI S. 308 u. Anm. 1, 2, Pauli, Gesch. Englands, V S. 394.

[2]) HR. 2. VI S. 310 Anm. 1, n. 485 § 1; 418—420.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 61—73, 360, 361, 364, 471, Hans. UB. IX S. 688 Anm., n. 795a § 4.

[4]) HR. 2. VI n. 356 § 113.

[5]) HR. 2. VI n. 362.

knüpfen. Aber Danzig ging diese Haltung noch lange nicht weit genug. Es verlangte vor allen Dingen nach energischer Kriegführung.[1])

Jedoch während die Städte noch in Lübeck tagten, war eine gänzliche Umwälzung in den politischen Verhältnissen im Westen eingetreten. Die Landung Warwiks in England rief einen plötzlichen und weitumsichgreifenden Aufstand gegen König Eduard hervor. Er sah sich in kürzester Zeit verlassen, widerstandsunfähig, machtlos und mußte froh sein, daß es ihm gelang, in größter Eile Lynn und das Meer zu erreichen. Mit verschiedenen Verwandten und Großen und mehreren hundert Mann ging er nach Burgund unter Segel. Aber sieben bis acht hansische Auslieger kreuzten vor der englischen Küste, machten nun eifrig auf das kleine Geschwader Jagd und verfolgten es bis ins Marsdiep bei der Insel Texel. Vor der hansischen Gefangenschaft rettete den englischen König nur die gerade eintretende Ebbe und das Erscheinen des herzoglichen Statthalters von Holland, der ihn in Schutz nahm und den Hansen verbot, ihm und seiner Begleitung etwas anzutun. Am 11. Oktober 1470 traf König Eduard im Haag ein. Fünf Tage vorher war in London Heinrich VI. aus dem Tower geholt und von Warwik als Herrscher wiedereingesetzt worden.[2]) Sofort war Köln auf dem Platz, um auch unter der neuen Regierung den Verkehr seiner Bürger in England sicherzustellen. Am 29. Dezember 1470 erwarb es von König Heinrich eine Bestätigung der hansischen Privilegien für seine Englandfahrer auf fünf Jahre.[3])

Durch diese und andere Maßnahmen Kölns wurde sein Maß von Schuld gegenüber der Hanse voll. Nicht gern unterzogen sich die westfälischen und süderseeischen Städte dem Auftrag des Hansetags, Köln zur Nachgiebigkeit und Unterwerfung zu bewegen. Sie sahen voraus, daß es vergebliche Mühe sein würde. Denn Köln dachte trotz der angedrohten Verhansung und trotzdem es von seinem Anhang verlassen worden war, nicht an Nachgeben.[4]) Denn

---

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 119, 362, 418.

[2]) Pauli, Die Haltung der Hansestädte in den Rosenkriegen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1874 S. 87 f., HR. 2. VI S. 371 Anm. 1, Hans. UB. IX n. 784, Stein, das. S. 688 Anm.

[3]) HR. 2. VI n. 386, 434, Hans. UB. IX n. 798, 799.

[4]) HR. 2. VI n. 375—380, vgl. VII n. 34 § 126, Therstappen, Köln und die süderseeischen Städte usw., S. 101 ff.

wie es in England unverändert an seiner Politik festhielt, so suchte es gerade damals, gestützt auf die Geneigtheit des Herzogs und des großen Rats von Burgund, die Verurteilung des Kontors zum Ersatz der Prozeßkosten und aller in früheren Jahren von Kölnern erhobenen Schoßbeiträge, also auch die prinzipielle Entscheidung, daß das Kontor zur Schoßerhebung in Brabant überhaupt unberechtigt, zu erlangen.[1]) Jedoch erst als auf eine nochmalige Aufforderung Lübecks und Hamburgs, nachzugeben, keine entgegenkommende Äußerung Kölns erfolgte, verkündete die Versammlung der wendischen Städte zu Lübeck am 1. April 1471 den Ausschluß Kölns aus der Hanse und suchte zugleich zu verhindern, daß Kölner, indem sie in anderen Hansestädten Bürgerrecht erwarben, die nachteiligen Wirkungen dieser Maßregel umgingen. Die Tatsachen, daß Köln auf die Fortsetzung des Schoßprozesses nicht verzichtete, in England seine Stellung durch die Verständigung mit König Heinrich auch unter der politischen Umwälzung behauptete, vom Herzog von Burgund besonderes Geleit erwarb, um ungestört englisches Tuch durch Flandern hindurchführen zu können, waren schließlich für die Verhansung ausschlaggebend.[2])

Dieselbe Versammlung veröffentlichte auch die Beschlüsse des letzten Hansetags zum Schutz des hansischen und zur Bekämpfung des holländischen Verkehrs sowie über den Schoß und Stapelzwang. Mit dem bevorstehenden Pfingstmarkt zu Antwerpen sollten sie in Kraft treten. Alle Hansestädte sowie die Städte in Holland, Seeland und Brabant wurden davon in Kenntnis gesetzt, der Sekretär des Brügger Kontors an die preußischen Städte gesandt, um deren Zustimmung insbesondere zu den Beschlüssen über die Stapelpflicht hansischer Waren zu erwirken.[3])

Aber Holland geriet über das Verhalten der Hanse, die geringe Neigung der wendischen Städte zur Verlängerung des Stillstands, den Erlaß der Kampfordonnanzen gegen seinen Handel und die diesem gleichfalls so nachteilige Beeinflussung König Christians durch Lübeck in Unruhe. Das Anerbieten eines 2—3jährigen Stillstands, das die burgundische Regierung den Städten durch das Kontor machen ließ, wurde von diesen kurzweg abgelehnt.[4]) Unter

[1]) Hans. UB. IX n. 783, 784, HR. 2. VI S. 370, n. 383—385 u. Anm. 1, 2.
[2]) HR. 2. VI n. 422, 437 § 12, 13.
[3]) HR. 2. VI n. 437 § 4—11, 17, 20—22, 439—441, 448, VII n. 39 § 5.
[4]) HR. 2. VI n. 437 § 14, 449 § 5.

den vorliegenden Verhältnissen, da sie mit England verfeindet und die burgundische Politik Frieden mit ihnen wünschte, König Christian sich in starker Abhängigkeit von ihnen befand, schien den wendischen Städten der Zeitpunkt offenbar günstig, den Verkehr der Holländer in der Ostsee wieder auf ein bescheidenes Maß herunterzudrücken, indem sie ihn nach dem Ablauf des Stillstands ihren Ausliegern preisgaben.

Doch vermieden die Städte sonst soweit als tunlich alles, was in dem Herzog von Burgund die Überzeugung hervorrufen konnte, als suchten sie der burgundisch-yorkschen Macht Schwierigkeiten zu erwecken. Im November 1470 gebot Herzog Karl seinen Untertanen den Abbruch des Verkehrs mit Frankreich. Gleich darauf begehrte er durch das Kontor von der Hanse, daß sie den Ihrigen den Handel nach England und Frankreich verbiete und sich mit ihm gegen beide Mächte verbinde.[1]) Seine Sache stand ungünstig, sein englischer Schwager lebte als Vertriebener in Brügge, Frankreich und England wandten sich gegen ihn. Die hansische Freundschaft und die hansischen Auslieger konnten unter diesen Umständen von großer Bedeutung für ihn sein. Inzwischen bereitete König Eduard in Burgund die Rückkehr in sein Reich vor. Aber da Herzog Karl seinen Namen und seine Ehre nicht mit einem so unsicheren Unternehmen verknüpfen mochte und ihn daher nur unter der Hand mit Geldmitteln unterstützte, mußte der König die Hülfe der Hanse für seine Überfahrt zu gewinnen suchen, wollte er sich nicht dem Schicksal aussetzen, daß ihre Auslieger seinen Plan vereitelten und ihn selbst doch noch gefangen nahmen. Der Herzog machte im Dezember 1470 den Vermittler für den König bei der Hanse und wünschte zugleich selbst ihre Auslieger im Westen in seine Dienste gegen seine Feinde zu nehmen. Bereits Mitte Januar 1471 teilte Danzig dem Kontor zu Brügge, durch das der diplomatische Austausch hinüber und herüber seinen Weg nahm, sein Einverständnis mit.[2]) König Eduard aber gelobte nach dem Zeugnis des zeitgenössischen Chronisten Christian van Geren, der als Sekretär des hansischen Kontors zu Bergen nachmals den Friedensverhandlungen zu Utrecht beiwohnte, der Hanse für ihr Entgegenkommen in dieser Sache große Privilegien zu geben.

---

[1]) Hans. UB. IX S. 697 Anm. 5, HR. 2. VI n. 433.

[2]) HR. 2. VI n. 434.

Am 2. März 1471 segelte König Eduard mit drei oder vier großen Schiffen und einer kleinen Heeresmacht von Engländern und geworbenen Flämingern von Vliessingen aus. Eine größere Anzahl hansischer Auslieger — die Nachrichten der Zeitgenossen schwanken zwischen 7 und 18[1]) — geleitete sein kleines Geschwader nach England hinüber. Am 14. März stieg er nach stürmischer Fahrt in der Mündung des Humber ans Land. Die Sympathien der Städte in erster Linie, besonders Londons, flogen ihm wieder entgegen. Am 11. April zog er in die Hauptstadt ein. König Heinrich fiel dort abermals in seine Gefangenschaft, in der er bald darauf, wahrscheinlich durch Mord, umkam. Am 14. verlor Graf Warwik bei Barnet Schlacht und Leben. Am 4. Mai ward Königin Margarethe mit den letzten Getreuen der Lancasterpartei bei Tewksbury vernichtend geschlagen und selbst gefangen genommen.[2]) Und nun erst war Eduard IV. wirklich Herr über England. Auch die Stellung Herzog Karls gegenüber Frankreich war dadurch ganz bedeutend verbessert. Die Hanse hatte sich beide Herrscher zu Dank verpflichtet.

Es war ein eigentümlicher Vorgang, daß die Hanse einem Herrscher, mit dem sie sich im Krieg befand und der die Sympathien des englischen Handelsstandes besaß, Hülfe leistete zur Wiedererlangung seines Thrones und zum Sturz eines Herrschers, der wiederholt unter großen Versprechungen um ihre Freundschaft geworben hatte und ihr wie seine Vorfahren wohlgeneigt war. Jedoch war es faktisch gar nicht Heinrich VI., sondern der der Hanse so verhaßte Warwik, der regierte. Und von diesem hatte sie sich nach allem Vorangegangenen keines Wohlwollens zu versehen. Für Warwik konnte es sich nur darum handeln, durch eine noch strengere Fremdenpolitik Eduard IV. auch seinen städtischen Anhang zu entziehen. Wahrscheinlich war der Hanse ferner nicht unbekannt, daß der Thron Heinrichs VI. auf recht schwankendem Grund stand. Überdies wußte sie, daß Eduard zur Rückkehr rüstete. Lehnte sie die von ihm und Herzog Karl gewünschte Mitwirkung dabei ab, so besiegelte sie die Feindschaft mit jenem und verletzte

---

[1]) Vgl. HR. 2. VI S. 399 Anm. 1, Pauli, Die Haltung der Hansestädte usw. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1874 S. 88.

[2]) Pauli, Geschichte von England, V S. 400ff., HR. 2. VI n. 442, 449 § 6, 7.

auch den Herzog, der für so etwas ein gutes Gedächtnis hatte. Andernfalls aber konnte sie auf reichlichen Dank beider Anspruch erheben.[1]) Von welchen Städten die Auslieger waren, die den König nach England geleiteten, ist leider nirgends angegeben. Doch wird in erster Linie an Danziger zu denken sein.[2]) Unter ihnen befand sich wahrscheinlich auch der weitaus berühmteste und gefürchtetste unter den hansischen Ausliegern dieses Kaperkriegs, der Danziger Paul Beneke. Er war von Beruf Schiffer. Noch 1469 vor Ausbruch des Kriegs hatte er zusammen mit einem Hamburger Schiff für Rechnung eines portugiesischen Kaufmanns in Brügge Salz und Kork aus Setubal südlich von Lissabon und von der Insel Cies gegenüber Vigo an der spanischen Westküste geholt. Im Jahre 1470 gehörte er möglicherweise zu den Hansen, die in burgundischen Diensten Warwik in der Seine blockiert hatten. Darnach streifte er als hansischer Kaperführer vor den burgundischen und englischen Küsten und machte sich durch verschiedene glückliche Handstreiche den Engländern gefürchtet.[3])

Die Ereignisse in England zwischen dem Oktober 1470 und April 1471 folgten einander so schnell, daß die Hanse inzwischen gar keine Gelegenheit fand, Stellung zu ihnen zu nehmen. Nur Danzig ging mit derselben Tatkraft wie bisher voran. Durch das Kontor zu Brügge erwirkte es von dem Herzog Geleit für weitere Auslieger, die es im Frühjahr 1471 nach dem Westen senden wollte. Das große Krawel, das zu verfallen und als Wrak den Hafen zu schädigen drohte, ließ es 1470 nach vorgenommener Besichtigung durch Sachverständige und notarieller Beglaubigung ihres Befunds nicht abbrechen, sondern auf Stapel bringen und wieder seetüchtig machen. Am 19. August 1471 sandte es das Schiff mit einer Besatzung von 350 Mann unter Führung des Ratsherrn Bernt Pawest nach dem Westen.[4])

Das endliche Erscheinen des längst erwarteten mächtigen Danziger Schiffs an der holländischen Küste erregte im ganzen

---

[1]) HR. 2. VI n. 434.

[2]) Pauli, Haltung der Hansestädte usw. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1874 S. 90.

[3]) Hans. UB. IX n. 633, 796 u. Anm. 5, HR. 2. VI S. 370 Anm. 2, S. 516 Anm. 1.

[4]) HR. 2. VI n. 434, 444, vgl. 283, Hans. UB. IX n. 552, 703, Hirsch i. Caspar Weinreich, S. 94.

Westen bedeutendes Aufsehen und bei der dortigen hansischen Kaufmannschaft große Freude. Aber das Schiff war wegen seiner Massigkeit schlecht zu regieren, auch nicht gut repariert, und als es auf die Reede von Veere kam, ausbesserungsbedürftig und mußte lange Zeit untätig daliegen. Jedoch auch Pawest selbst war, wie das Kontor sofort erkannte, nicht der geeignete Führer. Er war zaghaft, unschlüssig, wollte nichts aufs Spiel setzen, hatte geringe Autorität der Besatzung gegenüber. Die Engländer kamen mit 15 Schiffen in die Wielinge, der Kaperkrieg zog sich durchaus in die burgundischen Gewässer. Auch Neutrale wurden durch ihn geschädigt.[1])

Am 5. Januar 1472 trat Pawest endlich mit dem Krawel und noch zwei anderen Schiffen zur Bekämpfung der Feinde eine neunwöchige Kreuzungsfahrt im Kanal an, über die er wie über alle seine anderen Erlebnisse in fesselnder und anschaulicher Weise in einer Reihe von Briefen an seine heimatliche Ratsbehörde berichtet hat. Längs der englischen Südküste fuhren sie bis Plymouth und sahen überall bei ihrem Erscheinen die Alarmsignale tätig Tag und Nacht und scharfes Aufpassen und Hin- und Herreiten, woraus sie auf die Furcht der Engländer vor einem Überfall schlossen. Englische und französische Schiffe, deren sie in See nur wenige antrafen, entflohen bei ihrer Annäherung. Dann fuhren sie bis zur Westküste der Bretagne und zurück wieder die englische Küste entlang, wo bei Dover das Krawel leck sprang und schleunigst nach Sluys zur Wiederherstellung einlaufen mußte. In der Tat flößte allein schon das Vorhandensein dieses für jene Zeit noch ungewöhnlich großen Schiffs, das vom Brügger Kontor einmal als „dat schone juweel“ bezeichnet wird, den Feinden Schrecken und Furcht und den Menschen überhaupt Staunen ein. Von Gent, Brügge und anderen Stellen strömten die Leute nach Sluys, um es zu sehen. Dringend begehrte das Brügger Kontor die Beschleunigung seiner Wiederherstellung und seines Wiederauslaufens. Mitte März war es endlich wieder flott, aber sonst noch sehr ausbesserungsbedürftig. Jedoch die Kosten seiner Unterhaltung, die Löhne für Matrosen, Schiffsbauer und Arbeiter und die Lebensmittelpreise erwiesen sich für Danzig in jeder Richtung als überaus groß. Die Handwerker und Lieferanten im Westen nutzten die Gelegenheit

[1]) HR. 2. VI n. 529—537, vgl. n. 506, S. 473 Anm. 1.

aus. „Spart gen gelt, Danske is ryke genoch“, hörte Pawest von allen Seiten sich entgegenschallen. Seine Abneigung gegen die Fortführung des Kommandos wurde immer stärker. Er klagte, daß er sich jede Aufregung und jedes Mißgeschick viel stärker als andere zu Herzen nehme.[1])

Während Danzig England und auch Frankreich gegenüber zur See große Energie entfaltete, verharrten Lübeck und die wendischen Städte zögernd und abwartend trotz aller Mahnungen Danzigs. Das geschah wohl in erster Linie mit Rücksicht auf den Herzog und in dem Wunsch, keinen wahl- und planlosen Seeraub zu entfesseln, sondern ihre eigenen Kaper erst dann einzusetzen, wenn dadurch Erfolge auf politischem Gebiet erzielt werden konnten. Sie mußten aber sehen, daß sowohl ihre Ordonnanzen gegen England wie zur Konzentration ihres Handels mit den Niederlanden wenig genug fruchteten. Zwar der Bischof von Lüttich trat dem Verbot der englischen Tuche für seine Diözese und Untertanen bei, nachdem er von der Hanse die Zusage erhalten hatte, daß seine infolge der Zerstörung ihrer Heimat nach Huy übergesiedelten Untertanen aus Dinant die hansischen Privilegien für zwanzig Jahre gebrauchen dürften. Ein anderer Teil der Dinanter, der nach Middelburg übergesiedelt war, hatte die Anwesenheit Eduards IV. in Holland benutzt, um sich von ihm den Genuß der hansischen Zollfreiheiten in England bestätigen zu lassen.[2]) Der Herzog von Burgund hingegen war einem Anschluß an das hansische Verbot, seitdem sein Schwager wieder auf dem englischen Thron saß, abgeneigt, gestattete sogar Köln die Durchfuhr englischen Tuchs durch seine Länder.[3]) Köln wußte seinen Handel in England für ein weiteres Jahr sicherzustellen, indem es von König Eduard am 6. Juli 1471 eine Bestätigung seiner Freiheiten bis Ostern 1472 und dann die Verlängerung derselben um ein weiteres Jahr erlangte. Die Versuche

---

[1]) HR. 2. VI n. 523, 538—541, 548, 551, vgl. Hirsch i. Caspar Weinreich, S. 95.

[2]) HR. 2. VI n. 318, 319, 330 § 7, 332, 356 § 67, 364, 437 § 15, 438, 443, S. 412 Anm. 3. Vgl. Pirenne, Dinant dans la hanse teutonique, 1904, S. 22ff., der jedoch den Zusammenhang, in dem das von der Hanse begehrte Tuchverbot steht, übersieht und dasselbe dahin auslegt, daß die Hanse sich dadurch ein Monopol des Tuchverkaufs habe vorbehalten wollen gegenüber der Diözese Lüttich.

[3]) HR. 2. VI n. 434, 437 § 12.

Kölns jedoch, eine Bestätigung für alle Zukunft zu erlangen, waren vergeblich.[1])

Aber auch viele und wichtige Hansestädte machten Winkelzüge in der Befolgung des Tuchverbots. Über die Niederlande und den hansischen Westen kamen die englischen Tuche auf die Messen zu Frankfurt, nach Nürnberg, selbst nach Breslau und Galizien, wo bisher die hansischen, besonders die preußischen Kaufleute den Bedarf daran befriedigt hatten. Aber durch die Holländer und den Schmuggelhandel von Danzigern, die entgegen den Stapelbestimmungen in Holland und Seeland lagen, kamen sie auch zur See nach dem Osten. Auch diesmal, wie ja meistens, litt die Durchführung einer hansischen Maßregel unter dem gegenseitigen Handelsneid der Städte. Viele von ihnen wollten sich ihr nicht anschließen oder wie Magdeburg und Danzig nicht mit ihrer Durchführung vorangehen, damit nicht andere durch ihre Nichtbefolgung einen kommerziellen Vorteil vor ihnen hätten.[2])

Nicht anders war es mit der Befolgung der hansischen Ordonnanzen über den Stapelzwang in Brügge. Die preußischen Städte hatten den von den wendischen im April 1471 an sie gesandten Sekretär des Brügger Kontors ohne zusagenden Bescheid entlassen. Danzig verlangte, daß der Verkehr seiner Schiffer und Kaufleute in Holland und Seeland durch die hansischen Ordonnanzen nicht beeinträchtigt werde. Die Breslauer blieben nach wie vor in Brabant und versandten ihre Tucheinkäufe direkt von dort.[3]) Lübeck und Hamburg sorgten nicht für die vollständige Schließung der Landfahrt nach Flandern. So kamen auf diesem Wege Stapelgüter nach Holland und Brabant, statt nach Brügge, und schickten umgekehrt Brabanter und Holländer ihre Tuche direkt an die Hansestädte. Auch auf den bekannten Schleichwegen durch Holstein und Schleswig von Husum und Itzehoe nach Flensburg, Schleswig und Neustadt suchten sich die Waren der Kontrolle und dem Zwang zu entziehen. Und auch in Stade fand der Schmuggelhandel eine Stätte.[4]) Hamburger blieben in Handelsgesellschaft mit Holländern und sandten sich gegenseitig direkt Stapelwaren zu in irreführenden

[1]) HR. 2. VI n. 466, 511, 512 u. Anm. 3, 513, vgl. 636 u. Anm. 3.

[2]) HR. 2. VI n. 470 § 5, 14, 473—475, 477, 480, 483 § 1, 485 § 1, 547, 589.

[3]) HR. 2. VI n. 470 § 5, 6, 472, 473.

[4]) HR. 2. VI n. 596 § 18, 598, 610.

Verpackungen u. a. Kampen, Zwolle, auch Groningen und andere Nachbarstädte machten sich das gespannte Verhältnis zwischen Deventer und den Holländern zunutze, um die holländischen Tuche auf ihre Märkte zu ziehen.[1]) Kampen war überhaupt nicht willens, die hansischen Stapelordonnanzen zu befolgen.[2]) Die Holländer unterwarfen sich denselben natürlich erst recht nicht. In Verbindung mit Kaufleuten süderseeischer Städte und unter dem Vorgeben, in diesen beheimatet zu sein, setzten sie ihr Tuch in Livland ab und holten hansische Stapelgüter von dort.[3]) Ein Hauptgrund für diese Übertretungen der Ordonnanzen war jedoch, daß in den Hansestädten selbst eine mindestens unzureichende Kontrolle über die Herkunft der Tuche geführt, Zertifikate des Kontors darüber nicht gefordert wurden.

Köln erzielte in dem Schoßprozeß am 6. September 1471 abermals ein obsiegendes Erkenntnis des burgundischen Rats. Es wurde vom Herzog von jeder Schoßentrichtung an das Kontor in Brabant, Holland und Seeland freierklärt und das Brügger Kontor dem Antrag Kölns gemäß zum Ersatz der Kosten des Hauptprozesses und zur Rückerstattung aller außerhalb Flanderns Kölnern abgeforderten Schoßbeträge verurteilt.[4]) Die diplomatischen Erfolge in England und Burgund erfüllten Köln mit lebhafter Freude. Es bemerkte überdies, daß seiner Verhansung von seiten vieler Hansestädte nicht streng Rechnung getragen, der Verkehr seiner Kaufleute in diesen stillschweigend geduldet wurde. Es versuchte sogar, wie schon einmal vor zwei Jahrzehnten, sich mit anderen über die lübische Stapelpolitik unzufriedenen Hansestädten, wie Danzig und Breslau, ins Einvernehmen zu setzen, sie von der hansischen Sache abzuziehen.[5]) Und wie in England versuchte Köln auch in Flandern die Privilegien der Hanse vom Herzog sich gesondert verleihen zu lassen.[6])

So war die Lage Kölns in seinem Streit mit der Hanse bisher durchaus günstig. Einen Grund, auf die Fortführung seiner Politik zu verzichten, sah es nicht. Die Hanse hingegen sah die Schwierig-

[1]) HR. 2. VI n. 465 § 1—5, 470 § 8, 488, 489 § 1—5.
[2]) HR. 2. VI n. 481, 500.
[3]) HR. 2. VI n. 470 § 7, 474.
[4]) HR. 2. VI n. 465 § 6, 467 u. Anm. 3, 468, 469, 533.
[5]) HR. 2. VI n. 465 § 6, 7, vgl. 489 § 6, 497, 514 § 13, 533.
[6]) HR. 2. VI n. 508 u. Anm. 2, 510 u. Anm. 1.

keiten, die der Durchführung ihrer Absichten sich entgegentürmten, bedenklich anwachsen. Wie zu erwarten, geriet nun auch der Herzog über die Eingriffe, die die Hanse sich durch die Stapelordonnanz in die innern wirtschaftlichen Verhältnisse seiner niederländischen Provinzen erlaubte, in Unwillen. Auf Klage seiner holländischen Untertanen begehrte er von der Hanse die Abschaffung, zum mindesten die zeitweilige Aufhebung der Ordonnanz über den Stapelzwang.[1]) Als Antwort setzte ihm die Versammlung der Städte zu Lübeck am 25. September 1471 Ursprung und Inhalt desselben weitläufig auseinander. Sie hob vor allem hervor, daß es sich dabei um die Wiederherstellung uralter Verhältnisse handle, die nur im Lauf der Zeit in Verfall gekommen seien, indem Flandern und Brügge mehr und mehr ihre alte Zentralstellung im niederländischen Handel eingebüßt hätten. Sie stellte denn auch in Hinsicht auf den Nutzen und die Unbequemlichkeiten ihrer Stapelpolitik die Untertanen des Herzogs und ihre Mitglieder auf eine Stufe. Sie konnte der Fürsprache der Fläminger beim Herzog gewiß sein und lehnte sein Verlangen nach Aufhebung der Stapelordonnanz ab.[2])

Zugleich suchte dieselbe Versammlung die Durchführung des Stapelrezesses zu erleichtern. Zwar das vom Kontor beantragte Verbot der Landfahrt zwischen Flandern und Lübeck genehmigte sie nicht. Statt seiner sollten aber nun jährlich zwei Flotten die östlichen Stapelgüter von der Elbe nach dem Zwijn befördern. Danzig, Breslau, die sächsischen und livländischen Städte wurden ermahnt, den Stapelrezeß anzuerkennen, zu befolgen, über die eingeführten Tuche und den Handel der Holländer genaue Kontrolle zu üben. Dem Kontor wurde ein besonderes Siegel verliehen, womit die vorschriftsmäßig nach Brügge oder den beiden Märkten gebrachten Tuche beglaubigt werden sollten.[3])

Danzig aber nahm den Unwillen des Herzogs gegen die Stapelordonnanz zum Vorwand, um gegen dieselbe nun offen und scharf Front zu machen. Es verlangte die Zurücknahme derselben und gänzlich freien Verkehr für die Hansen in den gesamten Niederlanden. Seine Erörterungen klangen immer wieder in den

[1]) HR. 2. VI n. 470 § 3, vgl. n. 449 § 5, 478.
[2]) HR. 2. VI n. 470 § 3, 471, 478.
[3]) HR. 2. VI n. 470 § 4—10, 472—475.

Gedanken aus, daß die Hanse durch die Durchführung des Stapelrezesses wahrscheinlich einen großen Krieg mit dem Herzog heraufbeschwören werde. Die wendischen Städte konnten diese Befürchtung mit Recht zurückweisen.[1]) Es sah durchaus nicht nach Krieg aus. Der Herzog beruhigte sich bei den Erklärungen der Städte über die Zwecke der Stapelpolitik. Die wendischen Städte führten ihre Absichten gegen Holland weiter, indem sie den Stillstand im Beginn des Herbstes 1471 ablaufen ließen, um, wie sie Danzig gegenüber betonten, die Holländer zur Abschaffung verschiedener neuer Auflagen im allgemeinen hansischen Interesse zu nötigen und, was der Hauptgrund, ihren Anteil am ostwestlichen Verkehr wieder einzuschränken zum Vorteil der Hansen.[2]) Die Stimmung der Holländer war allerdings über alle diese Maßregeln gereizt genug, sie hätten gern gegen die wendischen Städte losgeschlagen, lieber als daß sie untätig ihren Handel mit dem Osten hinschwinden sahen. Aber der Herzog versagte ihnen dazu seine Erlaubnis.[3]) Der Feind, der seine Westgrenze bedrohte und ihm auch zur See in nicht unerheblichem Maß zu schaffen machte, mußte ihn ebenso sehr davon abhalten, seine Seestreitkräfte zu zersplittern, als die Hanse durch Feindseligkeiten seinem französischen Gegner in die Arme zu treiben.

Am 5. Februar 1472 verständigten sich in Oldesloe Lübeck und Hamburg, während sie zugleich übereinkamen, die Stapelpolitik im weitesten Umfang trotz aller Anfeindungen und Nichtbeachtung fortzuführen, über ein kräftiges Vorgehen gegen England. Hamburg wollte seine Bürger bestimmen, außer den schon ausgelaufenen Kapern noch mehr auszuschicken, Lübeck seine Friedeschiffe um Ostern nach dem Westen zur Bekämpfung der Engländer aussenden. Da es in Hamburg unmöglich war, Lotsen aufzutreiben, die der englischen Küstengewässer kundig waren, ersuchten beide Städte das Kontor zu Brügge, dort solche für die hansischen Auslieger zu gewinnen. Zugleich erließen sie an Köln, die süderseeischen Städte, die Brabanter und Seeländer Warnungen vor dem Besuch Englands.[4]) Mit einem energischeren Vorgehen gegen England wollten die Städte natürlich in erster Linie auf König Eduard und

[1]) HR. 2. VI n. 482, 483 § 2, 3, 484, 485 § 2, vgl. 589.
[2]) HR. 2. VI n. 485 § 2.
[3]) HR. 2. VI n. 529, S. 431 Anm. 1, n. 554 Nachschr.
[4]) HR. 2. VI n. 505 § 6, 8, 9, 507, 526.

Herzog Karl einen größeren Druck ausüben, aber auch eine Lage schaffen, so daß sie mit gutem Grund etwaige Hilfswerbungen König Christians gegen Schweden ablehnen konnten.[1]) Aber der hansische Kaperkrieg, und das ist als Entschuldigung für seine geringe Energie und Planmäßigkeit in Anschlag zu bringen, entbehrte im Westen, da er genötigt war, die Gegner dort aufzusuchen, vor allem guter Stützpunkte. Die beste Basis, die Niederlande, war ihm durch Herzog Karl verschlossen, der den hansischen Ausliegern seine Häfen verbot und jeden mit dem Tode bedrohte, der mit ihnen in Beziehungen stehen würde.[2])

Den Holländern gegenüber schien den Städten dieser Zustand der Unsicherheit zwischen Krieg und Frieden ausreichend, um ihren Handel lahmzulegen. Dazu bedurfte es nicht erst des offen feindseligen Aktes der Geleitsentziehung. Mit Fug konnten die Städte nun im März 1472 im Beginn der neuen Schiffahrtsperiode das Statut gegen die Befrachtung der Holländer durch Hansen erneuern.[3]) Amsterdam suchte dagegen die Unzufriedenheit Danzigs über die Stapelpolitik und die Beschränkungen des holländischen Ostseeverkehrs zu nutzen und bot Danzig ein Zusammenhalten zur Verteidigung der alten gegenseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen gegen die Anschläge der wendischen Städte an. Es ist bezeichnend, daß Danzig dies Anerbieten seinen Bürgern bekannt gab.[4])

Der endliche Entschluß Lübecks und Hamburgs, Kaperschiffe auszusenden, wurde von Danzig wie vom Brügger Kontor mit Freude begrüßt. Mit Erfolg vereinigte andererseits Lübeck seine Bitten mit denen des Kontors bei Danzig, das Krawel, den Schrecken der Feinde, schnell wiederherstellen zu lassen, damit die Engländer desto eher zum Frieden gezwungen werden könnten.[5]) Um Mitte Mai 1472 erschien ein großes Kriegsschiff von Lübeck, der Mariendrache, im Zwijn, ein anderes lübisches, der Jürgendrache, ging unterwegs unter. Sie hatten nebst kleineren Schiffen die Flandernflotte unter großen Unbilden des Wetters nach dem Zwijn geleitet.[6]) Aber auch die Gegner waren tätig. Die Franzosen lagen mit

[1]) Vgl. v. der Ropp i. HR. 2. VI S. 465 f.
[2]) HR. 2. VI n. 505 § 7, 506, S. 473 Anm. 1.
[3]) HR. 2. VI n. 514 § 1—3.
[4]) HR. 2. VI n. 520, 590.
[5]) HR. 2. VI n. 523—525.
[6]) HR. 2. VI n. 542—549, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 344 f.

beträchtlicher Macht in See. Bei Nieuport bestand ein überwiegend lübisches Geschwader von sechs Schiffen am 14. Juni 1472 vom Mittag bis Sonnenuntergang rühmlich einen heftigen Geschützkampf mit einer Flotte von 18 französischen Schiffen, wich aber dann vor der Übermacht in die Wielinge zurück. Darauf fielen den Franzosen neun Schiffe der Fläminger, die mit Salz aus der Baie zurückkehrten, in die Hände. Die Franzosen beherrschten den Kanal. Sie nahmen 18 Heringsbuysen aus Hoorn weg und schreckten die andern von der Ausfahrt ab. Die Holländer wagten sowohl deshalb wie wegen des Baiensalzverbots König Christians die Baienfahrt nicht.[1]) Nun erschienen, während zu Lande die französische Macht erfolgreich gegen Herzog Karls Verbündeten, Herzog Karl von Guyenne, vordrang, der Herzog von Burgund aber in Frankreich einrückte,[2]) auch die Engländer mit einer Flotte von 23 Kriegsschiffen vor dem Kanal zur Bekämpfung der französischen Flotte. Mitte Juli 1472 fielen sie über eine Anzahl Lübecker und Danziger Schiffe her, die sorglos und unachtsam in der Wielinge lagen, führten drei mit sich fort und verbrannten den Mariendrachen.[3]) Die hansische Tuchflotte konnte wegen der Gefährdung des Wegs durch die Engländer erst im Herbst 1472 unter dem Geleit Paul Benekes, der statt des unschlüssigen Pawest endlich den Befehl über das große Krawel übernommen hatte und durch den Glanz seines Namens beutelustige Mannschaft, ruters, in seine Dienste zog, die Reise vom Zwijn nach der Elbe ausführen.[4])

Aber nun machte König Eduard IV. den ersten Versuch, sich der Hanse zu nähern. Noch im Herbst 1471 hatte diese ein abermaliges Vermittelungsanerbieten des Herzogs im wesentlichen mit denselben weitgehenden Forderungen beantwortet wie im vergangenen Jahre.[5]) Vielleicht fürchteten England wie Burgund eine Verständigung zwischen der Hanse und Frankreich, die ihnen, da sie sich mit ungeteilter Aufmerksamkeit gegen Frankreich wenden

[1]) HR. 2. VI n. 553 u. Anm. 1. Velius, Chron. van Hoorn, S. 50.

[2]) HR. 2. VI n. 554—556, 594.

[3]) HR. 2. VI n. 557, S. 522 Anm. 2, S. 467, vgl. VII n. 35 §§ 44, 77, n. 40 § 16, 80 § 16.

[4]) HR. 2. VI n. 550—552, 557—559, S. 524 Anm. 1. Hirsch i. Casp. Weinreich, S. 95.

[5]) HR. 2. VI n. 484, 486.

wollten, unbequem hätte werden müssen. Allerdings suchte die französische Politik eifrig Verbündete zu sammeln. Durch Vermittlung der altbefreundeten schottischen Macht erlangte sie am 7. September 1472 ein Freundschaftsbündnis mit König Christian von Dänemark.[1]) Und durch diesen, wie zuvor schon durch den Polenkönig, suchte sie die Hanse zur Einwilligung in einen Stillstand zu bewegen.[2]) Und auch die Tätigkeit der hansischen Auslieger war nicht ganz leicht zu nehmen. Leistete auch das große Krawel positiv sehr wenig und erlitten hansische Schiffe von ihren Gegnern wiederholt Schlappen, so taten doch andere hansische Auslieger, außer Danzigern namentlich Hamburger, den Engländern an Schiffen nicht unbeträchtlich Abbruch, und auch die mit der Hanse verfeindeten Bretagner erlitten in diesem Jahre durch sie verhältnismäßig starke Verluste. So nahm ihnen z. B. 1472 ein Hamburger Auslieger, Johann Pothorst, auf einen Schlag fünf Schiffe ab und führte sie in die Elbe.[3]) Dazu empfand England mit den Jahren trotz der mangelhaften Durchführung der hansischen Tuchsperre und trotz der offenen Tür, die es für seinen Handel in Burgund hatte, das Darniederliegen seiner Handels- und Schiffahrtsbeziehungen zur Ostsee und die Störung seiner sonstigen Seeverbindungen durch die hansischen Auslieger mit zunehmender Schwere. Nur London lehnte den Frieden noch hartnäckig ab.[4])

Schon Anfang Mai 1472, als es im Westen bekannt geworden, daß Lübeck und Hamburg den Seekrieg energischer betreiben würden, ließ die englische Regierung privatim und offiziell das Kontor zu Brügge wegen der hansischen Friedensbedingungen sondieren. Die Forderungen der Hanse entsprachen im wesentlichen den früher von ihr erhobenen.[5]) Es kam unter Vermittlung des Kontors zur Vereinbarung von Verhandlungen, die am 1. Juli 1473 in Utrecht stattfinden sollten.[6]) Von England nun umworben, konnte die Hanse ruhig die Antwort König Ludwigs auf ihre durch König Christian ihm vermittelten Vorschläge abwarten.

---

[1]) HR. 2. VI S. 532 Anm. 5.

[2]) HR. 2. VI n. 487, 574—579, 623.

[3]) HR. 2. VI S. 467 u. Anm. I, VII S. 419 Anm. 1.

[4]) HR. 2. VI n. 547 Nachschrift, 594, 550.

[5]) HR. 2. VI n. 595, 547 Nachschrift.

[6]) Vgl. HR. 2. VI n. 548, 550, 552, 592 u. Anm. 1—3, 593, 595, 596 § 2—8, 603, 608, 638, 639.

Jahrelang war über das Verhältnis der Hanse zu Flandern nichts verlautet. Die Lede waren zwar durchaus einverstanden mit den hansischen Stapelzwangsbestrebungen, aber sie hielten an der Drohung fest, der Hanse ihre Privilegien nicht halten zu wollen, da die hansischen Kaufleute den Stapelrezessen so wenig Folge leisteten.[1]) Der Streit zwischen dem Kontor und Gent fand 1472 endlich seine Erledigung, freilich zum Vorteil Gents. Denn die Hanse unterwarf sich für die nächsten sechs Jahre seiner Akziseforderung.[2]) Auch für die Verbindung Brügges mit der See geschah endlich wieder etwas, nachdem die Zusammenziehung seiner Kriegsflotte im Frühjahr 1470 dem Herzog den schlechten Zustand des Zwijn klargemacht hatte und auch von den wendischen Städten 1471 bei den Leden Beschwerde über die Seichtheit des Fahrwassers erhoben worden war. Der Herzog genehmigte die Wiederherstellung der alten Verbindung zwischen Sluys und dem Meer durch das Zwartegat, die Lede trugen die überaus hohen Kosten. Überdies wurden die Fahrrinnen im Zwijn durch Tonnen und Baken, deren Herstellung Kampen in Auftrag gegeben wurde, bezeichnet.[3]) Für die Hanse aber traten die Beziehungen zu Flandern in den letzten Jahren hinter den großen politischen Fragen zurück. Sie mußte auf diese ihre vollste Aufmerksamkeit konzentrieren, und vielleicht hängt es auch hiermit zusammen, daß von ihrer Stellung zu Flandern in dieser Zeit so sehr selten die Rede ist.

In den Hansestädten bereitete man sich nun auf die Verhandlungen mit England vor. Danzig holte im Herbst 1472 ein Gutachten seiner Bürgerschaft ein, wie man sich zu erneuten Ansprüchen der Engländer auf Einräumung der im Vertrag von 1437 bewilligten Vorrechte verhalten solle, und diese sprach sich für entschiedene Ablehnung solcher aus.[4]) Besonders deutlich wurde der Wunsch der Engländer nach Frieden dadurch, daß sie Hindernisse einer schnellen Verständigung mit den Hansen aus dem Wege

[1]) HR. 2. VI n. 478, 497.

[2]) HR. 2. VI n. 591, 596 § 33, 604—606, zuvor Hans. UB. IX S. 694 Anm. 1, HR. 2. VI n. 367, 449. 478, 479.

[3]) HR. 2. VI n. 478, 479, 596 § 13, 650, VII n. 138 § 158, Gilliodts-van Severen, Invent. des Archives de Bruges, VI S. 29 f. Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 499.

[4]) Script. rer. Prussic. IV S. 706 f.

zu räumen suchten. In Vorverhandlungen mit dem Kontor vereinbarten sie deshalb bereits im April 1473 Umfang und Abfassung der beiderseitigen Vollmachten. Denn oft genug scheiterten, wie bekannt, Verhandlungen an dem Streit der Parteien über diese freilich häufig praktisch sehr wichtigen Formfragen.[1])

Jedoch hatten auch Lübeck und seine Nachbarstädte Grund, nunmehr Frieden und Ruhe zu wünschen. König Christian nämlich verzichtete auf die Fortsetzung seiner Unternehmungen gegen Schweden und söhnte sich im Frühjahr 1473 mit seinem Bruder Gerd aus. Damit fielen die beiden Fesseln von ihm, die ihn bisher den wendischen Städten gefügig gemacht hatten. Alsbald trat er in enge Beziehungen zu dem größten Feind städtischer Selbständigkeit in Deutschland, Kurfürst Albrecht Achilles von Brandenburg. Die wendischen Städte mußten erwarten, daß König Christian nun seinen Groll über seine lange Abhängigkeit von ihnen sie entgelten zu lassen versuchen werde.

Den Wunsch Englands, die Auslieger sogleich im Frühjahr 1473 zurückzurufen, lehnte die Hanse natürlich ab. Sie bewilligte einen Stillstand zur See nur für die mögliche Dauer der Utrechter Verhandlungen, vom 25. Juni bis 1. Oktober. So tummelten sich denn bis Mittsommer namentlich die Hamburger Auslieger erfolgreich im Westen.[2]) Vier von diesen und dazu Paul Beneke mit dem großen Krawel, das von Danzig seiner kostspieligen Unterhaltung wegen im Winter an drei Bürger verkauft worden war mit der Erlaubnis, damit das Kapergeschäft weiter zu betreiben, sowie ein anderes Danziger Kaperschiff fuhren um den 10. April 1473 aus der Elbe, wo sie den Winter zugebracht hatten.[3]) Es war eine der letzten hansischen Heldentaten in diesem Seekrieg, daß am 27. April Paul Beneke mit dem großen Krawel an der Küste von England eine unter burgundischer Flagge segelnde florentiner Galeide wegnahm. Der überaus reiche Fang wurde nach Stade in Sicherheit gebracht und zwischen den Reedern, zu denen auch mit $^1/_6$ Anteil der Schiffer Paul Beneke selbst gehörte, einerseits und der Mannschaft andererseits, etwa 200 Mann, zu gleichen Hälften geteilt.

---

[1]) HR. 2. VI n. 637—639, VII n. 540, VI n. 644—648, 651, 652, VII n. 18—24.

[2]) HR. 2. VI S. 467 Anm. 1, S. 576 Anm. 1.

[3]) HR. 2. VI n. 640, 641.

Auch zwei Gemälde, von denen das „jüngste Gericht“ von Hans Memling noch jetzt der größte Schatz der Marienkirche zu Danzig ist, gehörten zur Beute. Die Tat wurde als eine echte und kühne Seemannstat alsbald überall in den hansischen Schifferkreisen gepriesen, schnell sagenhaft ausgeschmückt, und spätere Geschlechter freuten sich an ihr. Der Chronist Reimar Kock überschrieb einen besonderen Abschnitt seiner Chronik: „van Pawel Beneken, einem dudeschen helde“, und gefiel sich in breiter, behaglicher Schilderung des Ereignisses. Lübeck, Hamburg und das Brügger Kontor aber besorgten sofort, daß der Herzog diese Verletzung und Vergewaltigung der burgundischen Flagge gewiß nicht ohne Antwort lassen werde.[1])

Anfang Juli 1473 traten in Utrecht mit den Gesandten Englands die Boten der Städte zusammen, die von den wendischen kraft der ihnen von der Hanse 1470 erteilten Vollmacht dazu geladen waren, Lübeck, Hamburg, Danzig, Dortmund, Münster, Deventer und Bremen, zu denen sich noch die von Kampen gesellten. Die Leitung lag in den Händen des lübischen Bürgermeisters Heinrich Castorp. Vertreten waren ferner die hansischen Kontore zu London, Brügge und Bergen. Und um die Verhandelnden sammelten sich Gesandte der Herzöge von Burgund und Bretagne, des Herrn von Bergen op Zoom, der Städte Antwerpen und Mecheln, der Dinanter in Huy, der Lande und Städte von Holland, Seeland und Friesland und schließlich auch Kölns. Die England-Burgund-Bretagne feindliche Machtgruppe Frankreich-Schottland-Dänemark war dagegen nicht vertreten. Jedoch gaben die Hansestädte ihre Verbindung mit dieser Gruppe nicht auf. Vielmehr knüpften gerade nach ihrem Eintreffen in Utrecht ihre Boten direkt mit König Ludwig Verhandlungen über einen Stillstand an, gewiß in erster Linie um dadurch Einfluß auf den Gang ihrer Verhandlungen mit den Engländern auszuüben.

Und diese geschickte Politik trug gute Früchte. Richtig hatte Lübeck erkannt, daß nun, wenn jemals, der Augenblick gekommen sei, das zu erreichen, was im Interesse des hansischen Handels wünschenswert war. Verhältnismäßig glatt schritten die Verhandlungen in Utrecht vorwärts. Die Grundlagen für die Herstellung

---

[1]) v. d. Ropp i. HR. 2. VII S. 2 u. Anm. 1, woselbst die Angabe der Quellen, n. 28, 30—33, 52, v. d. Ropp, Zur Gesch. d. Alaunhandels, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 130.

des Friedens wurden erörtert und vorläufig festgestellt. Aber die Mehrzahl der hansischen Ansprüche mußte erst der Genehmigung des Königs und Parlaments unterbreitet werden. Daher wurden die Verhandlungen am 29. Juli bis zum 1. September vertagt.[1])

Parallel gingen Verhandlungen zwischen den Boten Lübecks und Hamburgs und den burgundischen Gesandten, an deren Spitze der Statthalter von Holland und Seeland, der Herr von Gruthus selbst stand. Verabredet waren sie bereits im April in Lübeck, als der Herzog dort durch einen Sekretär die Aufhebung des Stapelzwangs zu Brügge verlangt hatte, aber von den Städten abschlägig beschieden worden war.[2]) Der Herzog war nicht die Persönlichkeit, trotz der ablehnenden Antwort der Städte das, was er sich vorgenommen hatte, fallen zu lassen. Die hansische Stapelordonnanz erschien ihm als Eingriff in seine landesherrlichen Rechte, als Vergewaltigung namentlich seiner holländischen Untertanen. Aber auch in Utrecht forderten seine Unterhändler, ehe man in irgendwelche andere Verhandlungen eintrete, vergeblich die Aufhebung, wenigstens eine zeitweilige Außerkraftsetzung des Stapelzwangs. Die Städter verlangten einen mehrwöchigen Aufschub der Verhandlungen, angeblich weil sie die Meinung ihrer Städte über die burgundische Forderung einholen, in Wahrheit weil sie sich mit ungeteilten Kräften den englischen Verhandlungen widmen wollten.[3]) Das Brügger Kontor aber setzte die vier Lede Flanderns in Bewegung, um zugunsten des Stapels Vorstellungen beim burgundischen Kanzler zu erheben.[4]) Es hielt jedoch andererseits der Hanse gegenüber sein wiederholt schon vorgebrachtes Gesuch aufrecht, daß diese es der undankbaren Aufgabe, die hansischen Ordonnanzen und besonders den Stapel zu verteidigen, entlasse und ihm gestatte, sich aufzulösen; natürlich ohne Erfolg.[5])

Als Ende August 1473 die burgundisch-hansischen Verhandlungen wiederaufgenommen wurden, war die Stellung beider Teile zur Stapelfrage unverändert und die Haltung der burgundischen und holländischen Gesandten recht unfreundlich. Jedoch es machte

[1]) HR. 2. VII n. 34 passim, vgl. n. 22, 23, 36, 37, v. d. Ropp das. S. 2ff.

[2]) HR. 2. VI S. 576 Anm. 2, n. 652, VII S. 1 u. Anm. 3, S. 11 Anm. 5, n. 24, 25.

[3]) HR. 2. VII n. 35 § 1—30.

[4]) HR. 2. VII S. 5 Anm. 2, n. 35 § 57.

[5]) HR. 2. VI n. 639, VII n. 35 §§ 57, 58.

Eindruck auf sie, daß die Hanse auf gute Beziehungen zu Burgund kein sonderliches Gewicht zu legen schien, daß Heinrich Castorp die Drohung ausstieß, es solle ihr nicht darauf ankommen, mit den Holländern ewig Krieg zu führen und dafür auch die Unterstützung ihrer Herren und Freunde — eine sehr verständliche Drohung für die Holländer nach der Probe, die die wendischen Städte ihnen durch König Christian gegeben hatten — zu gewinnen. Die Städter willigten schließlich ein, daß der Stillstand mit den Holländern mit gegenseitiger Handels- und Verkehrsfreiheit bis zum 1. Januar ausgedehnt und die Verhandlungen über die holländisch-wendischen Streitigkeiten, den Stapel und andere Zwistigkeiten auf den 4. November vertagt wurden.[1]) Dasselbe wurde zwischen ihnen und dem Gesandten des Herzogs von Bretagne verabredet. Denn der Herzog, obwohl zur Verständigung geneigt, wollte sein Verhalten ganz nach dem seines burgundischen Verbündeten einrichten.[2])

In den Klageschriften, die zwischen den Boten von Hamburg und Lübeck und den Holländern zur Beantwortung auf der nächsten Tagfahrt ausgewechselt wurden,[3]) nahmen beiderseits die Beschwerden über Neuerungen und Erhöhungen in Abgaben und Zöllen den Hauptraum ein. Ferner verlangten die Hansen nachdrücklich unter anderem, daß die Kaufleute von Leiden auf den Handel mit den dort hergestellten Tuchen verzichteten und ihn wie früher den Hansen überließen, und drohten andernfalls ihre Forderung durch Zölle auf die Leidener Tuche erzwingen zu müssen. Umgekehrt erläutern verschiedene Klagen der Holländer die Bestrebungen namentlich Hamburgs, seine Stapelstellung zu vergrößern. Es hatte seinen Stapelzwang für Wein und Korn verschärft und auf die Magdeburger Dielen, einen seit etwa zwei Jahrzehnten aufgekommenen Handelsartikel, ausgedehnt; die Fremden durften dieselben nicht mehr direkt von den sächsischen Händlern, sondern nur noch von seinen Bürgern kaufen.[4]) Auch die sächsischen Städte hatten, als sie von Lübeck zur Mitwirkung bei den hansisch-englischen Verhandlungen aufgefordert wurden, gegen Hamburg heftige Vorwürfe

[1]) HR. 2. VII n. 35 § 95ff., n. 46.
[2]) HR. 2. VII n. 35 § 31, n. 34 §§ 132—135, 139.
[3]) HR. 2. VII n. 39, 40.
[4]) Vgl. auch HR. 2. VII n. 140 § 5.

erhoben, daß es unter dem Einfluß seiner Englandfahrer ihren Bürgern die Verfrachtung ihrer Güter in hamburgische Schiffe im Verkehr mit England neuerdings verweigere. Hamburg wollte sich für die Kaufleute seines sächsischen Hinterlandes gänzlich zum Stapel ihrer Ein- und Verkäufe machen. Unter solchen Umständen, bemerkten die sächsischen Städte gegen Lübeck, könnten sie nicht begreifen, was für einen Nutzen und Vorteil die hansisch-englischen Verhandlungen ihnen bringen könnten, wenn sie durch Hamburg vom Verkehr mit England abgeschnitten würden.[1])

Es war ein Vorteil für die Hanse, daß der Herzog von Burgund nicht in der Lage war, unter den augenblicklichen politischen Verhältnissen seinem Verlangen nach Aufhebung des hansischen Stapelzwangs in Brügge ernsteren Nachdruck zu geben, und daß er auch auf Genugtuung wegen der Galeide nicht entschiedener drang. Zwar hatte er schon am 30. Mai 1473 auf Betreiben des nominellen Haupteigentümers von Schiff und Ladung, Thomas Portinari von Florenz, der bei ihm hochangesehen, sogar Mitglied seines Rats war, ein Mandat erlassen. Das Kontor wurde dadurch zur Genugtuung für den der burgundischen Flagge angetanen Schimpf und zum Schadenersatz aufgefordert und im Fall der Verweigerung mit Arrest seiner Waren und gerichtlichem Verfahren bedroht.[2]) Indes Portinari hatte Gründe, das Mandat vorläufig geheimzuhalten. Und während der Utrechter Verhandlungen lehnten die Hansen jede Verantwortung für den Vorfall ab und verwiesen die Geschädigten an die Reeder des Schiffs.[3])

Als die englischen Boten Anfang September 1473 wieder in Utrecht erschienen, die Hanseboten durch Verschleppung hinzuhalten, durch den Herzog von Burgund einen Druck auf sie auszuüben suchten, drohten statt aller Antwort diese mit Abreise und Abbruch aller weiteren Verhandlungen. Jetzt schlug das Verhalten der Engländer schnell um. Da aber das Parlament erst im Oktober zusammentrat, hatte der König der Entscheidung desselben nicht vorgreifen wollen und können. Denn wenngleich er den Hansen große Privilegien verheißen hatte, so war er doch von der guten

---

[1]) HR. 2. VII n. 93.

[2]) HR. 2. VII n. 29.

[3]) HR. 2. VII n. 34 § 10, n. 35 passim, vgl. v. d. Ropp, Zur Gesch. d. Alaunhandels usw., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 131 ff.

Stimmung gerade der Volkskreise, die im Unterhaus das Wort führten, nicht unabhängig. Die Engländer und Hansen in Utrecht einigten sich daher am 19. September über einen vorläufigen Vertrag, der den Stillstand bis zum 1. März 1474 ausdehnte. Einer neuen Tagfahrt zu Utrecht am 15. Januar wurden der Abschluß des Friedenswerks, das durch diese Verhandlungen im Sinne der hansischen Wünsche gesichert war, und die endgültige Feststellung der größeren Mehrzahl der Bedingungen zugewiesen.[1])

Der Hauptgrund für den Umschwung im Verhalten der Engländer war ein äußerer. Denn von ihren Genossen, die sie im Juli an König Ludwig gesandt hatten, erhielten die Hanseboten die frohe Nachricht, daß eine Verständigung mit Frankreich erzielt sei. Mit großer Gunst und Freigebigkeit war der König den hansischen Gesandten entgegengekommen. Am 25. August 1473 hatte er ihrem Wunsch gemäß der Hanse einen zehnjährigen Stillstand bewilligt, während dessen alle gegenseitigen Ansprüche ruhen, der Handelsverkehr nicht behindert werden, die Hanse ihre Privilegien genießen und eine hansische Gesandtschaft in Frankreich zum Abschluß eines Vertrags erscheinen sollte.[2]) Die Kunde vom Abschluß dieses Stillstands machte großen Eindruck auf die Engländer und Holländer, die Tatsache stieß sie, wie der Sekretär des Londoner Kontors bemerkte, vor den Kopf, sie legten sie ungünstiger für sich aus, als sie war und nach den Absichten der Hanse sein konnte. Das Entgegenkommen Ludwigs XI., durch das er sich auch für den Fall einer Verständigung der Hanse mit seinen Gegnern ihre Geneigtheit sichern wollte, hatte für die Hanse den Hauptvorteil, daß es sehr wesentlich dazu beitrug, die Engländer endgültig zur Nachgiebigkeit zu bewegen.[3])

Die bevorstehende Verständigung zwischen der Hanse und England gefährdete aber die Stellung Kölns in England aufs schwerste. Denn eine der Hauptforderungen der Hanse war die Einwilligung Englands in die Ausschließung der Kölner vom Genuß ihrer englischen Privilegien. Köln sandte im September seine Ratsboten nach Utrecht, um das Unheil abzuwenden und sich zwischen die

---

[1]) HR. 2. VII n. 34 A § 81, 83, 84, B § 81—86, 96, 97—116, 137ff., n. 38, 48, S. 851f. § 159ff., n. 44.

[2]) HR. 2. VII n. 45 u. Anm. 1, 47, vgl. n. 34 § 148, S. 852 § 167.

[3]) HR. 2. VII n. 51, 55, 56, 60, 103, 181 § 10.

Hansen und Engländer zu schieben. Vergebens. Die Hanseboten lehnten jede Erörterung der schwebenden Streitfragen ab und wiesen die Kölner mit ihren Wünschen vor einen Hansetag.[1]) Da begannen der herausfordernde Trotz und die Zuversicht Kölns ins Wanken zu kommen. In wachsender Zahl ließen überhaupt schon Kölner ihr Bürgerrecht im Stich und suchten mit Erfolg trotz der Verhansung der Stadt in anderen Rheinstädten, wie Wesel, Bürgerrecht zu gewinnen und dadurch die Fortdauer ihrer Handelstätigkeit sicherzustellen.[2]) Zugleich aber wurde jetzt durch die Entwicklung der politischen Verhältnisse Burgunds zu den Mächten am Niederrhein die kommerzielle Tätigkeit Kölns in den Niederlanden in Frage gestellt. Denn gerade während der Verhandlungen in Utrecht hatte Herzog Karl im Juni und Juli 1473 mit Gewalt sich in den Besitz des Herzogtums Geldern gesetzt. Die Hauptstadt Nymwegen wurde durch eine mehrwöchige Belagerung zur Übergabe gezwungen. Die burgundische Macht gewann damit am Rhein eine Reihe weiterer fester Stützpunkte.

Es war für Karl den Kühnen der erste Schritt auf dem Wege, sich zum Herrn im westlichen Deutschland zu machen. Und als seine Pläne auf die Erwerbung der Königskrone im November 1473 durch die fluchtartige Abreise Kaiser Friedrichs III. aus Trier zunichte geworden waren, sann er auf Rache. Schon hatte er seine Blicke auf das Erzstift Köln gerichtet. Im Dezember nahm er den Erzbischof Ruprecht von Köln, der mit seinem Domkapitel und den Städten seiner Diözese sich in Streit befand, feierlich in seinen Schutz, während der Kaiser für das Domkapitel eintrat. Er sandte Herolde mit dem Auftrage ins Erzbistum, dort das burgundische Wappen anzuschlagen. Damit aber kam es zum Bruch zwischen Köln und dem Herzog. Köln sah nun auch in Burgund den Verlust seiner kommerziellen Stellung vor sich.

Noch hoffte Köln die Forderung der Hanse nach Aussperrung der Seinen in England zu hintertreiben, die Entscheidung in seinem Zwist mit der Hanse dem englischen König in die Hände zu spielen. Es erwirkte in diesem Sinne Fürschreiben selbst Kaiser Friedrichs III. an König Eduard und die Hanse und machte sich somit auch in dieser Sache der Hereinziehung fremder Instanzen in eine

[1]) HR. 2. VII n. 34 § 75—77, 102, 118—131, n. 42.
[2]) HR. 2. VII S. 501 Anm. 1.

innerhansische Angelegenheit schuldig, wie sie ihm von der Hanse überhaupt mit Recht vorgeworfen wurde.[1]) Aber die Erwartungen, die Köln auf die Sympathien des englischen Volkes setzte, wurden nicht gerechtfertigt. Das Landvolk, die Tuchmacher, und selbst der größte Teil der Bevölkerung Londons hatten den Zwist mit der Hanse satt und verlangten um ihres Erwerbs willen nur die Rückkehr der Hansen ins Land.[2]) Und König und Parlament kamen dieser Stimmung und, was dasselbe bedeutete, fast allen Wünschen der Hanse in den Instruktionen für die neue Gesandtschaft nach Utrecht vollkommen entgegen; sie wurde alles in allem angewiesen, den Frieden mit der Hanse jedenfalls abzuschließen.[3])

Inzwischen war auch die zweite Tagfahrt zwischen der Hanse und Holland, die Ende November in Utrecht stattfand, ergebnislos verlaufen. Der Herzog hatte von Zugeständnissen und Nachgeben nichts wissen wollen, und die Holländer konnten daher der Hanse kein Entgegenkommen bezeigen; wegen der eigenartigen Natur ihres Herrn, machten sie zur Entschuldigung geltend, stehe nicht viel in ihrer eigenen Macht.[4]) Zur Stapelfrage jedoch erklärte Amsterdam kurz und bündig, nichts mit dem Zwang zu schaffen haben zu wollen, und Leiden, daß seine Bürger kein Tuch zum Stapel bringen würden. Auf die im September ausgetauschten Beschwerdeschriften reichten beide Teile schriftlich Entgegnungen ein. Darin aber mußte sich Hamburg von Amsterdam auf seine Klage über vermehrte Belastung seines Bieres dort, ganz ähnlich wie die Hanse im allgemeinen, von den flandrischen Leden sagen lassen, daß es eben seit lange nicht mehr mit seinem Bier in Holland und Seeland Stapel halte, daher die Voraussetzung für die Innehaltung der Hamburger Privilegien durch die Holländer hinfällig sei. So wurde auch diesmal der Stillstand nur um ein Jahr, bis zum 1. Januar 1475, verlängert und Ort und Zeit neuer Verhandlungen späterer Vereinbarung vorbehalten.[5]) Es war vorauszusehen, daß die Städte diese mit den Verhandlungen verknüpfen würden, die Mitte Januar 1474 zwischen ihnen und den Engländern geführt werden sollten.

---

[1]) HR. 2. VII n. 111, 112 u. Anm. 1, 159.
[2]) HR. 2. VII n. 103—105, 110 u. Anm. 3.
[3]) HR. 2. VII S. 207 Anm. 4, n. 106, 107.
[4]) HR. 2. VII n. 79 § 68, 74, 75.
[5]) HR. 2. VII n. 79 § 44 ff, n. 80, 81.

Die Überzeugung der Hanse, daß die diplomatische Arbeit gegenüber England in der Hauptsache durch ihre Unterhändler unter Führung Heinrich Castorps im Sommer getan worden sei und die bevorstehende Tagfahrt ohne weitere Schwierigkeiten den Vollzug des Friedens bringen werde, trat auch darin zutage, daß nicht einmal ein Mitglied des Lübecker Rats, sondern nur die tüchtigen und geschäftskundigen Stadtbeamten, der Syndikus Dr. Johann Osthusen und der Stadtschreiber Johann Bersenbrügge in Utrecht erschienen. Von Hamburg kamen der gewandte Bürgermeister Dr. Murmester, von Danzig der ehemalige Führer des großen Krawels, der Ratsherr Bernd Pawest, dazu Ratsboten von Dortmund und Münster, Kampen und Deventer sowie Vertreter der Kontore von London und Brügge. Die englische Gesandtschaft bestand aus denselben Unterhändlern, die bereits die letzten Verhandlungen geführt hatten, drei königlichen Räten, nämlich dem Marschall von Calais Ritter Johann Scotte, dem Sekretär William Hattecliff und dem Archidiakon Johann Russell, dazu einem Kaufmann von Calais William Rosse. Das Empfehlungsschreiben des Königs für sie an die Städteboten war überaus höflich, bezeichnenderweise ermahnte er die Hanse darin auch, in ihren Ansprüchen seiner Ehre eingedenk zu sein.[1]) Es waren unter den hansischen Forderungen Punkte, die der Ehre des Herrschers und Landes allerdings zu nahe traten. Für den Verlauf der Verhandlungen und besonders das Verhalten der städtischen Diplomaten ist charakteristisch der Stoßseufzer des englischen Unterhändlers Russell, er wolle lieber mit allen Fürsten der Welt, als mit hansischen Ratsboten verhandeln.[2]) Am 24. Februar 1474 war das Friedenswerk beendet, aber da die Reinschrift der großen Aktenstücke einige Tage in Anspruch nahm, wurden Besiegelung und Austausch der Urkunden erst am 28. Februar vollzogen.

Der Friedensvertrag[3]) verfügte, wie schon das Parlament und der König im vergangenen Dezember genehmigt hatten, die Zurücknahme und Vernichtung des königlichen Urteilsspruches gegen die Hanse von 1468. Er sprach den Hansen den Genuß ihrer Privilegien in England zu, interpretierte eine Anzahl Bestimmungen derselben

---

[1]) HR. 2. VII n. 160.
[2]) HR. 2. VII n. 138 §§ 100.
[3]) HR. 2. VII n. 142.

entsprechend den hansischen Wünschen, die in dem vorläufigen Vertrage vom September ihren Ausdruck gefunden hatten, und fügte noch verschiedene besondere Vergünstigungen hinzu. Er traf Bestimmungen insbesondere über den Gerichtsstand der Hanse und die Behandlung von Rechtsstreitigkeiten. Er bestätigte auch die privilegierte Stellung der Hansen in London in ihrem alten Umfang und bestimmte, daß Privilegien der Stadt London, die den hansischen widerstritten, hinter diesen zurückstehen sollten. Die von der Hanse beanspruchte Entschädigungssumme wurde von 25000 £ schließlich auf 10000 ermäßigt und sollte aus den von der hansischen Kaufmannschaft zu entrichtenden königlichen Zöllen erstattet werden. Für dies Zugeständnis genehmigte dann England die andere Forderung der Hanse, indem es ihr als Sühne und Genugtuung die Stalhöfe zu London und Boston und ein Haus in Lynn zu dauerndem Eigentum übertrug. England bewilligte ferner der Hanse das Recht zum Ausschluß von Mitgliedern aus ihren englischen Privilegien, während die Hanse direkt die Ausschließung der Kölner begehrt hatte. Aber diese Verallgemeinerung sollte lediglich, indem sie die ausdrückliche Nennung Kölns vermied, dem Ehrgefühl Englands Rechnung tragen, das seinen Bundesgenossen nicht offen preisgeben wollte; in der Sache bedeutete sie genau dasselbe. Denn in einem Nebenvertag verpflichtete sich England demgemäß, Köln und den Kölnern, deren Verhansung nunmehr sofort von den Hanseboten den englischen Gesandten offiziell mitgeteilt wurde, vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen des Friedens weder den Genuß der hansischen Privilegien zu gestatten, noch ihnen besonders größere oder ähnliche Freiheiten zu bewilligen, bis die Aussöhnung zwischen Köln und der Hanse erfolgt sei.[1])

Von einer feierlichen Rückführung der Kaufleute nach England durch Deputierte der Städte sah die Hanse ab teils der Kosten wegen, teils um jede Herausforderung des ohnehin durch die Zugeständnisse des Friedens verletzten englischen Nationalgefühls zu vermeiden. Der unermüdlich tätige Sekretär ihres Londoner Kontors Hermann Wanmate wurde hinübergeschickt, um die Höfe in Empfang zu nehmen und vorläufig alles zu ordnen. Zwischen dem Herbst 1474 und dem Frühjahr 1475 wurden die Friedens-

[1]) HR. 2. VII n. 143, bes. § 5, vgl. n. 142 § 11.

bedingungen von seiten Englands ausgeführt oder ihr Vollzug gesichert. Den Stalhof zu Boston überwies Lübeck dem hansischen Kontor zu Bergen, für welches Boston schon seit dem 14. Jahrhundert der Stützpunkt seines Verkehrs mit England gewesen war.[1])

Dem Vertrage gemäß war der Frieden vom König und namens der Hanse von Lübeck vor dem 1. August 1474 ratifiziert worden. Jedoch die Auswechselung der Urkunden verzögerte sich um Kölns willen noch länger als ein Jahr. Vom König waren ferner die hansischen Privilegien im Wortlaut der Verleihung von 1377 bestätigt worden. Andererseits hatte Lübeck dem Friedensvertrag entsprechend den Engländern den Genuß ihrer alten Freiheiten und Gewohnheiten in Preußen und den Hansestädten verbrieft und erwartete die Urkunden der anderen Städte, durch die diese sich gegen Lübeck zur Anerkennung und Befolgung des Friedens verpflichten sollten.[2]) Danzig jedoch lehnte in Übereinstimmung mit Thorn und Elbing aus denselben Gründen wie 1437 die Annahme des Friedens ab. Es wollte den Engländern den Besuch Danzigs nur unter denselben Bedingungen gestatten, unter denen sie vor Ausbruch des Krieges dort verkehrt hatten, und genehmigte nur unter dieser Bedingung endlich 1476 Lübeck gegenüber den Frieden.[3]) Schleppend erfolgten auch von vielen anderen Seiten, von den sächsischen und von hinterpommerschen Städten, die Zustimmungserklärungen. Kolberg lehnte den Frieden und seine Vorteile 1478 überhaupt ab, um die Engländer für erlittenen Schaden zur Rechenschaft zu ziehen.[4]) Auch die livländischen Städte erkannten ihn nur zögernd an, vor allem weil den Engländern der Verkehr in Livland bisher nicht gestattet gewesen und sie nicht willens waren, sie bei sich zuzulassen.[5])

Zunächst stand, als der hansische Handel wieder seinen Einzug in England halten konnte, die Fürsorge der Hanse für ihr Kontor zu London im Vordergrund. Zu Utrecht 1474 und auf den beiden Hansetagen zu Lübeck und Bremen 1476 beschäftigte sie sich mit

[1]) HR. 2. VII n. 187, 259, 286, 287, S. 459 Anm. 3, n. 338 § 193.

[2]) HR. 2. VII n. 144—147, 148—150 u. später.

[3]) HR. 2. VII n. 151, vgl. n. 161, 184, 188, 189, S. 407 Anm. 2, 3, n. 224, 231—236, 250 § 1, 252, 264, 325 § 14, 338 § 181, 367, 379.

[4]) HR. 3. I n. 82, 104 § 17, 108, 109, 127 u. Anm. 3.

[5]) HR. 3. I n. 2 § 3, 65 § 1, 2, 75, 83 § 4, 5, 85, 202 § 1.

dessen Verhältnissen. Es schien ihr nach der langen Zeit der Verwirrung und Zwietracht notwendig, die zerrütteten genossenschaftlichen Grundlagen ihrer Kaufmannschaft dort von neuem klar und genau festzustellen, zu stärken und nach den mit Köln gemachten Erfahrungen zu verbessern.[1]) Auf Antrag Lübecks beschloß sie, daß niemand bei Verlust der Hanse den Kaufmann vor anderen Instanzen als vor ihr belangen dürfe.[2]) Ebenfalls war es Lübeck, das wohl namentlich im Hinblick auf die noch bevorstehende Aussöhnung mit Köln, um die Beherrschung des Kontors durch eine einzelne Gruppe und ihre Interessen zu verhindern, die Erneuerung des Statuts veranlaßte, daß Ältermann und Beisitzer und des Kaufmanns Rat aus allen drei Dritteln des Kontors gewählt werden mußten.[3]) Bestimmt wurde ferner, daß niemand, der in der voraufgegangenen Zeit an der Schädigung des Kaufmanns beteiligt gewesen sei, künftig irgendein Vorstandsamt im Kontor bekleiden könne.[4]) Außerdem erhielt das Kontor ausgedehnte Strafbefugnis gegenüber allen, die während der Dauer des hansischen Verkehrsverbots England besucht oder sich zu Verrätern von Beschlüssen des Kaufmannsrats gemacht hatten.[5]) Andere Verfügungen der Hanse betrafen die Verteilung der Kammern auf dem Stalhof, deren sich in unbescheidener Weise bei seiner Wiederbeziehung vornehmlich die Preußen bemächtigt hatten,[6]) das Wohnen der Kaufleute, die auf dem Stalhof und nicht bei den Bürgern Quartier nehmen sollten,[7]) die Führung eines eignen Siegels durch das Kontor, sein Verhältnis zu den Niederlassungen in Boston, Ipswich u. a., die Hinterziehung der königlichen Zölle durch Hansen, aus denen sich die Hanse ja ihre Entschädigungsgelder ersetzen sollte,[8]) u. a. m. Die Hanse belohnte den Diensteifer und die Verdienste des Kontorsekretärs Hermann Wanmate auf seinen Antrag durch Bewilligung einer lebenslänglichen Pension von jährlich 40 rheinischen Goldgulden, die das Kontor zu London ihm im Januar

[1]) HR. 2. VII n. 138 § 118, 338 § 171, 194.5, 203.4.
[2]) HR. 2. VII n. 138 § 117.
[3]) HR. 2. VII n. 138 § 107, 113, 338 § 171.
[4]) HR. 2. VII n. 138 § 114, 124, 389 § 95.
[5]) HR. 2. VII n. 338 § 194.13, 16, 203.13, 15.
[6]) HR. 2. VII n. 325 § 14, 338 §§ 169, 170, 351.
[7]) HR. 2. VII n. 338 § 194.10, 203.10.
[8]) HR. 2. VII n. 338 § 194.7, 8, 203.7, 8, 389 § 103.2, 4.

jedes Jahres zahlen sollte. Doch mußte er sich verpflichten, dem Kontor, wenn es seine Dienste ferner in Anspruch nehme, zur Verfügung zu stehen.[1]) Das Kontor wählte bei seiner neuen Konstituierung aus seiner Mitte einen Soester zum Ältermann, einen Danziger und Hamburger zu Beisitzern, je drei aus Danzig und Hamburg und je einen aus Münster, Soest und Nymwegen zu Geschworenen.[2])

Es war ein bedeutender Triumph, den die Hanse durch den Frieden zu Utrecht am 28. Februar 1474 England gegenüber erreichte. Einige Monate nach seinem Abschluß gab Lübeck, dem der Hauptruhm daran ohne Zweifel gebührt, sein Urteil dahin ab, daß der König stärker und merklicher als je zuvor den Hansestädten ihre Privilegien bestätigt und befestigt habe.[3]) Die Hanse hatte dadurch nicht nur im wesentlichen die Bestätigung dessen erhalten, was sie früher in England an Privilegien besessen und seit einem Jahrhundert gegen die Angriffe der Engländer verteidigt hatte, sondern mancherlei und zum Teil Erhebliches hinzugewonnen, vor allem die nun fest auf eignen Besitz gestützte Stellung in London, Boston und Lynn. Wenn andererseits die Hanse den Engländern im Verkehr nach den Hansestädten und besonders Preußen die Zusagen des Vertrags von 1437 erneuerte, die von England damals mit so großer Genugtuung begrüßt waren, so besagte diese Einräumung angesichts der tatsächlichen Behandlung, die der englische Verkehr dort nach 1437 erfahren hatte, nicht viel. In Wahrheit gewannen die Engländer durch den Frieden gar nichts, nicht einmal die günstigen Verkehrsbedingungen im hansischen Osten, die sie vor einem Jahrhundert, als sie dorthin massenhafter vorzudringen begannen, genossen hatten. Von einigen vorübergehenden, durch die Gunst einiger Hochmeister erlangten Erfolgen abgesehen waren ihre sämtlichen Bestrebungen, die alte Verkehrsfreiheit festzuhalten oder festumschriebene Privilegien zu erlangen, wie die Hansen in England besaßen, von Danzig immer wieder abgewehrt und ihrem Verkehr in zunehmendem Maß dort einengende Schranken gezogen, der Vertrag von 1437 aber nicht anerkannt worden. Von seinem polnischen Herrn war Danzig 1457 die Fremdenbehandlung bei

[1]) HR. 2. VII n. 338 §§ 167, 168, 341.
[2]) HR. 2. VII n. 311.
[3]) HR. 2. VII n. 189 S. 398.

sich vorbehaltlos ausgeliefert und der landesherrlichen Einmischung entzogen worden. Der Unfriede mit Lübeck und König Christian von Dänemark, schließlich der allgemeine Kaperkrieg der bedeutendsten hansischen Seehäfen hatten dann den Aktivhandel der Engländer nach der Ostsee mehr und mehr gehemmt und unmöglich gemacht. Sie mußten nach dem Friedensschluß, freilich unter in jeder, in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht ungünstigeren Gesamtumständen und Vorbedingungen! im Verkehr nach der Ostsee wieder von vorn anfangen.

Der Friede zu Utrecht stellt in der Entwicklung der hansisch-englischen Beziehungen einen Ruhepunkt dar. Er bestimmte das Verhältnis der Hanse zu England und die Stellung derselben in England fortan länger als ein Jahrhundert bis hoch in die Zeiten der Königin Elisabeth. Wiederholt wurde er daher hansischerseits auch bezeichnet als „de gemene erfvrede" zwischen beiden Mächten.[1])

Ein kräftiges und selbstbewußtes England hätte den Utrechter Frieden nicht geschlossen, nur ein geschwächtes, moralisch zerrüttetes konnte dies tun. Denn stark beeinträchtigt war durch die langjährigen inneren Kämpfe des Landes das wirtschaftliche Leben. Wohlstand, gewerbliche Tätigkeit, Reederei und Schiffahrt waren infolge der Bürgerkriege zurückgegangen, die Volkskraft war stark verbraucht, die politische und kommerzielle Bedeutung von Jahrzehnt zu Jahrzehnt mehr gesunken. Die alten Feinde, die Franzosen, traten den Engländern nun zur See mit stattlicher Macht entgegen und schreckten ihre Schiffahrt in den westlichen Gewässern. Diese Verhältnisse müssen in allererster Linie für das Verständnis des Friedens und der gesteigerten Machtstellung, die die Hanse nach demselben in England einnahm, im Auge behalten werden. Sie stand auch zu Frankreich in guten Beziehungen. Der Seeraub der Franzosen trieb den englisch-niederländischen Verkehr den Hansen in die Hände. Zwölf Jahre nach dem Frieden klagten die Engländer in ohnmächtiger Erbitterung, daß der Handel und Verkehr zwischen England und den Niederlanden zum großen Schaden Londons und vieler anderer englischer Häfen vollständig in hansische Hände gelangt sei, daß der Norden Englands verarmt sei durch die Ausschließung seiner Kaufleute vom Handel in den hansischen Gebieten, daß auch den Handel mit Island und

[1]) von der Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. XLVII.

Norwegen die Hanse an sich gerissen habe. Mehr als früher befand sich der englische Außenhandel in den verschiedenen Richtungen in der Gewalt der Hanse. Es war ein Jahr nachdem das Haus der Tudor 1485 mit Heinrich VII. den englischen Thron bestiegen hatte, unter dem und unter dessen Nachfolgern England in kommerzieller und maritimer Hinsicht endlich in langem, stillem Ringen die Fesseln des hansischen Handels abstreifen sollte. Der Druck der übermächtigen Konkurrenz der Hansen preßte den Engländern den Verzweiflungsschrei aus, sie wollten lieber eine Besserung ihrer Lage durch offenen Krieg und Streit mit der Hanse versuchen, gleichviel was es koste, als so zaudernd und zagend verderben.[1]) Es war eine vorzügliche Illustration für die Machtstellung, welche die Hanse unter Lübecks geschickter Führung und dank den politischen Verhältnissen durch den Utrechter Frieden errungen hatte.

Erst nach dem Friedensschluß mit England begannen nach dem Wunsch von Lübeck und Hamburg am 24. März 1474 in Utrecht die Verhandlungen zwischen den hansischen Boten und den Gesandten des Herzogs von Burgund sowie der holländischen Lande und Städte. Am 29. April kam es nach langen und mühevollen Verhandlungen zu einem Vertrag, der ohne Schwierigkeit die Genehmigung des Herzogs und der wendischen Städte erhielt. Der Stillstand und die Freiheit des gegenseitigen Verkehrs wurden bis zum 1. Januar 1477 statt um zehn Jahre, wie die burgundisch-holländischen Unterhändler gewünscht hatten, verlängert. Die Hanse verzichtete für die Dauer desselben auf die Unterwerfung der Holländer unter ihren Stapelzwang zu Brügge, der Herzog bewilligte dagegen die Forderung der Hanse, daß keines ihrer Mitglieder für Verschuldungen eines andern haftbar gemacht, die Hanse von ihm nicht als ein unteilbares solidarisches Ganzes betrachtet werden solle. Dafür versprach dann die Hanse, keinem Feind Burgunds irgendwelchen Rückhalt zu gewähren. Eine Reihe den gegenseitigen Handel und Verkehr betreffender Einzelvereinbarungen wurde außerdem getroffen.[2])

---

[1]) Vgl. Schäfer i. HR. 3. II S. VII.

[2]) HR. 2. VII S. 201, n. 139, das. § 199ff., n. 140, 141, 153; 154; 155 bis 158, 268.

Herzog Franz II. von Bretagne aber, der sich in seiner Erwartung getäuscht sah, daß der Herzog von Burgund die Bretagner in seinen Vertrag mit der Hanse aufnehmen würde, erteilte nun auf Ersuchen des Kontors um Verlängerung des Stillstands am 9. Juli 1474, während gerade Danziger in großer Zahl in der Baie sich aufhielten, den Hansen unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit einen Schirm- und Schutzbrief bis zum 25. Dezember 1475, damit inzwischen alle gegenseitigen Mißhelligkeiten beglichen werden könnten.[1]) Das geschah nun zwar nicht, aber das Kontor erlangte eine weitere Verlängerung des Stillstandes bis zum 1. Mai 1477 und wurde von der Hanse zu Verhandlungen über eine neue weitere Ausdehnung desselben bevollmächtigt.[2])

Den Holländern gegenüber hatte also Lübeck nicht an einer Hauptforderung seiner Handelspolitik, der Unterwerfung unter den Stapelzwang, festgehalten. Weder die Vorstellungen des Kontors noch der flandrischen Lede während der Frühjahrsverhandlungen 1474 zu Utrecht hatten Lübeck von diesem Zugeständnis an die Holländer abhalten können. Die Erwägungen Lübecks gingen dahin, daß nun nach Herstellung des Friedens mit England und Verschlechterung seiner eignen Beziehungen zu dem nordischen König sowie bei der Abneigung Danzigs und Hamburgs gegen einen Bruch eine Feindschaft mit Holland überhaupt mehr Gefahren und Nachteile als Nutzen dem hansischen Handel bringen, insbesondere den Lübeck selbst viel wertvolleren, wichtigeren Verkehr mit den burgundischen Ländern zwecklos aufs Spiel setzen müsse. Vor allem aber wollte die Hanse durch diesen Verzicht auf den Stapelzwang den Zorn des Herzogs, der wegen der Wegnahme der Galeide ihr drohte, besänftigen. Und die Gefahr, die von Portinaris Seite durch Geltendmachung und Vollstreckung des herzoglichen Mandats drohte, wurde durch die Lede Flanderns vom deutschen Kaufmann zu Brügge auch glücklich abgewehrt. Auch für die Danziger erwirkten diese vom Herzog bis Mittsommer 1477 Geleit in Burgund.[3])

Die Stillstandsverlängerung zwischen Holland und den wendischen Städten gab den Holländern wieder Sicherheit im Verkehr

[1]) HR. 2. VII S. 196 Anm. 4, n. 138 §§ 149, 153, n. 108, 109, 165, 238, 239, 241, 249, 250 § 6, 252.

[2]) HR. 2. VII n. 338 § 189.10, 190.10, 389 § 108.

[3]) Reichl. Material i. HR. 2. VII, vgl. das. S. 448 Anm. 2, von der Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 131 ff.

nach der Ostsee, zumal auch der Stillstand zwischen den Holländern und Danzig von Termin zu Termin erneuert wurde.[1]) Während der Verkehr der Engländer in Danzig 1474 und 1475 noch fast ganz ruhte, da die Auswechslung der Friedensurkunden sich verzögerte und Danzig sich überhaupt der Annahme des Friedens abgeneigt zeigte, nahm der holländische dorthin schnell wieder einen großen Aufschwung. Zwar 1474 liefen erst 23 holländische Schiffe in Danzig ein, 1475 waren es 42, wären aber sicher erheblich mehr gewesen, wenn die Franzosen nicht die holländische Salzflotte auf der Rückfahrt von der Baie, 70—80 Schiffe, darunter allein 50 aus Amsterdam und sonst viele besonders aus Hoorn, als sie ohne Vorsichtsmaßregeln fuhr, aufgebracht und weggenommen hätten.[2]) Auch in Stockholm erschienen, eine Seltenheit bisher, im Herbst 1474 zwei Amsterdamer Schiffe, und der Reichsverweser Sten Sture erteilte auf Ansuchen Amsterdams dessen Bürgern am 1. Januar 1475 Handelsfreiheit und Verkehrsschutz in allen Häfen und Handelsplätzen Schwedens.[3]) Im Jahre 1476 aber befanden sich unter 634 insgesamt in Danzig einlaufenden Schiffen 156 aus Holland neben allerdings 170 lübischen.[4]) Wieder breiteten die Holländer in enger Fühlung mit Süderseern, besonders Kampenern, sowohl in Bergen wie auch besonders im Osten ihren Verkehr aus und umgingen dadurch die Schranken, welche die hansische Verkehrspolitik ihnen durch ihre Statuten zog, besonders in Livland. Die Aufhebung des Stapelzwangs für sie befreite ihren Handel von weiteren, als sehr lästig von ihnen empfundenen Fesseln und beförderte ihren Wettbewerb mit den Hansen aufs neue. Doch suchten nun mit größerem Nachdruck die hansischen Kontore zu Bergen und Brügge das Frachtgeschäft der Holländer für Rechnung von Hansen einzuschränken, selbst im Handel zwischen der Baie und Livland, in dem es vom Brügger Kontor noch vor zwei Jahrzehnten gebilligt worden war.[5])

---

[1]) ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, III S. 116f. Siehe in diesem Buch später S. 178f.

[2]) Vgl. Hirsch i. Casp. Weinreich, S. 17 Anm. 5, Velius, Chronijke van Hoorn, S. 52, Brandt, Hist. van Enkhuisen, 2. Aufl. v. Centen, S. 40.

[3]) ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, III S. 116.

[4]) Vgl. Lauffer, Danzigs Handel und Warenverkehr, i. Ztschr. d. Westpreuß. Gesch.-V., 33 Tabelle S. 7f.

[5]) HR. 2. VII n. 338 § 225, n. 388, 416, vgl. n. 338 § 189.2—4, 6, 190.2—4, 6, n. 367, 379.

Die Gefahr, die der Hanse in ihren Privilegien und ihrem Verkehr in Burgund durch den Angriff Herzog Karls auf die erzbischöflich kölnische Stadt Neuß und den Ausbruch des Reichskriegs gegen ihn drohte, verzog sich bald. Sie ging allerdings auf seine Forderung, sich mit ihm zu verbünden, wenigstens neutral zu bleiben in dem Reichskrieg, nicht ein. Aber die Truppen der Hansestädte trafen beim Reichsheer erst kurz vor Beendigung des Kriegs ein. Und überflüssig war es, daß Lübeck Holland und Flandern gegenüber sein Verhalten entschuldigte. Die Lede Flanderns zeigten allen Eifer, einen Zornesausbruch des Herzogs gegen die Hansen wegen ihrer Teilnahme an dem Krieg zurückzuhalten.[1]) Herzog Karl, der so wenig den zähen Widerstand der kleinen Festung wie die Zusammenziehung eines stattlichen Reichsheeres erwartet hatte, hob Ende Juni 1475 die Belagerung des von Landgraf Hermann von Hessen tapfer verteidigten Neuß nach elfmonatiger Dauer auf und zog ruhmlos heim. Als er $1^1/_2$ Jahre später am 5. Januar 1477 in den Kämpfen mit den Schweizern und Lothringern seinen Tod fand, in die er sich alsbald mit der fieberhaften Hast einer in ihrem geistigen Gleichgewicht unheilbar gestörten Natur geworfen hatte, war die Hanse von einem Fürsten befreit, der unter anderen Umständen eine für sie höchst gefährliche Rolle hätte spielen können.

Für die Hanse brachte der Angriff des Herzogs von Burgund andererseits einen doppelten Vorteil mit sich. Die wirklich oder vermeintlich von seiner Seite drohende Gefahr stärkte in den Hansestädten zwischen Rhein und Oder das Gemeinschaftsgefühl. Auch in den Sympathien, die unter ihnen für das bedrängte Köln trotz seiner Verhansung zutage traten, äußerte sich dies. Andererseits wurde durch den Herzog der Hanse der Sieg über Köln erleichtert. Alsbald nach dem Beginn der Feindseligkeiten hatte der Herzog das Eigentum der Kölner in seinen Ländern konfiszieren und verkaufen lassen; auch Städte, die nur indirekt von ihm abhängig waren, wie Utrecht, hatten den Handelsverkehr mit Köln verboten.[2]) Nun waren Köln die burgundischen Märkte verschlossen, es hatte den Rückhalt verloren, den es in seinem Widerstand gegen das Brügger Kontor bisher an Burgund gehabt hatte. Und die Aus-

[1]) HR. 2. VII n. 291, 299, 300 § 12—16, 18—20, 354.
[2]) HR. 2. VII S. 436 Anm. 3, n. 269, 283.

wechselung der Ratifikationen des Utrechter Friedens bedrohte Köln mit dem Verlust seiner privilegierten Stellung in England.[1]) Dem Befehl des Kaisers, der den Erzbischof von Trier in dem Streit Kölns mit der Hanse auf Wunsch Kölns zum Schiedsrichter bestellt hatte, gehorchte die Hanse nicht. Sie verlangte, daß der Streit vor dem Hansetag zum Austrag gebracht werde.[2]) Es drohte Köln von der Hanse bei dieser doppelten Gunst der Verhältnisse eine vollständige Niederlage.

Jedoch der burgundische Krieg verhinderte das Zusammentreten eines Hansetags im Jahre 1475. Durch ihre Verbindung mit den englischen Regierungskreisen und das Wohlwollen, das man ihnen dort entgegenbrachte, bewirkten die Kölner, daß die Auswechselung der Friedensurkunden erst am 4. September 1475 erfolgte und sie selbst, wenngleich sie die Gildhalle Mitte 1474 auf Weisung König Eduards räumen mußten, doch sonst nicht weiter gekränkt wurden.[3]) Aber nun hörte auch dieser Rückhalt auf. Auch die ganz gewaltigen finanziellen Aufwendungen für den Krieg gegen Burgund, die nur durch starke Anforderungen an die Opferwilligkeit der Bürgerschaft bestritten wurden, aber die Stadt in schwere Schuldenlast brachten, mußten Köln warnen, durch eine Fortdauer der Verhansung schwerere wirtschaftliche Nachteile über seine Bürger heraufzubeschwören. Köln sagte die Besendung eines Hansetags zu Lübeck auf Himmelfahrt 1476 zu und sandte seinen Rentmeister Heinrich Sudermann, den Ratsherrn Hermann Rijnck, einen der Vorsteher der Kölner Englandfahrer, und einen der Sekretäre Heinrich van Duytz dorthin, um seine Sache zu verteidigen.

Aber diese Versammlung, die sogar anfänglich Bedenken trug, die Kölner Boten mit „Herren“ anzureden, ersah schnell, daß Köln durchaus nicht willens war, irgendwelche Zugeständnisse prinzipieller Natur zu machen, daß aber auch seine Boten über die zur Sprache kommenden Einzelheiten nicht genügend instruiert und bevollmächtigt waren. Es blieb ihr daher nichts anderes übrig, nachdem hitzig hin- und hergestritten und die Erbitterung der Hansen in der Erinnerung an alles Geschehene sehr groß geworden war, als einen neuen Hansetag für die Aussöhnung mit Köln und zwar sogar

---

[1]) HR. 2. VII n. 169, 170, 209, vgl. 213, 214.

[2]) HR. 2. VII n. 113—125, S. 197 Anm. 1 § 8. 9, n. 138 § 5, 14.

[3]) HR. 2. VII n. 209, 259, 279, 280, 288.

dessen Wunsch entsprechend in Bremen für den 24. August 1476 anzuberaumen. Zugleich gab die Hanse den Boten Kölns ihre Forderungen und Bedingungen für einen Frieden mit.[1]) Der Hansetag zu Bremen, der ganz besonders zahlreich von den sächsischen und demnächst westfälischen Städten besandt war und wie der vorige unter der umsichtigen und sicheren Leitung Heinrich Castorps stand, ging sofort an die Lösung seiner Hauptaufgabe. Nachdem durch direkte Verhandlungen zwischen den Kölnern und den Vertretern der Kontore nur wieder die starke gegenseitige Gereiztheit zutage getreten, aber keine Verständigung erreicht war, griffen endlich die Boten der Städte ein, die sich bisher auf den Standpunkt der guten Mittler gestellt hatten.[2]) Und nun erlangte Köln am 13. September 1476 die Wiederaufnahme in die Hanse unter wesentlich günstigeren Bedingungen, als die Hanse ihm noch vor drei Monaten gestellt hatte. Der Widerwille der Hansestädte gegen eine Fortdauer des Zwiespalts und ihre Geneigtheit zu einer Verständigung, für die namentlich der Hamburger Bürgermeister Dr. Murmester eifrig eingetreten zu sein scheint,[3]) trugen an diesem Ausgang nicht geringeren Anteil als Kölns Zähigkeit.

Köln sollte beiden Kontoren als Entschädigung für die Unkosten, die es ihnen verursacht hatte, 2500 Gulden zahlen. Es verpflichtete sich, dem Kontor zu Brügge jährlich 100 Gulden zehn Jahre lang zur Ablösung der Schoßzahlung seiner Bürger in Brabant, Holland und Seeland zu entrichten, und erkannte seine Verpflichtung zur Schoßzahlung mit Flandern an. Nach Ablauf dieser Zeit sollte es ihm freistehen, die Summen weiter zu zahlen oder Schoß von seinem Verkehr auch außerhalb Flanderns zu geben. Diese Zugeständnisse Kölns enthielten die prinzipielle Anerkennung der Berechtigung des Kontors zur Schoßerhebung in den anderen Niederlanden und erklärten damit zugleich den Rechtsspruch des Herzogs von 1470 für ungültig. Die Teilnahme an den hansischen Rechten sollte Köln nicht mehr verwehrt sein, und der König von England sofort von der geschehenen Aussöhnung in Kenntnis gesetzt, der Utrechter Friede durch Köln genehmigt werden. Dem Londoner Kontor wollte Köln sein Inventar an Privilegien-,

---

[1]) HR. 2. VII n. 338 passim, 339, 340; vgl. n. 347, 349, 350.
[2]) HR. 2. VII n. 389 § 43 ff., 390 § 3 ff.
[3]) HR. 3. I n. 26.

Rechnungs-, Statutenbüchern, Kleinodien, Waffen u. a. unverkürzt wieder ausliefern, und bis zum Betrage von 250 M. Sterling sollten seine dort verkehrenden Bürger als Buße doppelten Schoß zahlen. Dafür verzichtete das Londoner Kontor auf jede Bestrafung und Verfolgung einzelner Kölner wegen früherer Vergehen gegen die hansische Kaufmannschaft in England. In den burgundischen Landen aber den Kölnern den Genuß der hansischen Privilegien zu gestatten trug die Hanse bei der Feindschaft zwischen Köln und dem Herzog mit Recht Bedenken. Deshalb sollten die Kölner vom Brügger Kontor noch so lange ausgeschlossen sein, bis Köln sich mit dem Herzog versöhnt habe, und auch von diesem Zeitpunkt ab natürlich erst die Ablösungszahlungen beginnen.[1])

Jedoch zwischen Köln und dem Londoner Kontor wollte sich trotz der Versöhnung Kölns mit der Hanse noch längere Zeit kein freundschaftliches Verhältnis ergeben. Der Grimm der hansischen Kaufleute über das frühere Verhalten der Kölner war noch zu stark. Erst im November 1478 verschaffte Köln durch das Zugeständnis einer weiteren Entschädigungszahlung von 150 M. Sterling seinen Bürgern Zutritt zum Kontor. Und erst im Oktober 1479 fügte sich dieses der Anweisung Lübecks und verschloß auch Hermann und Gerhard von Wesel, den beiden am meisten gehaßten Kölnern, nicht mehr seine Pforten.[2])

Der Vergleich der Hanse mit Köln, „de concordie to Bremen", brachte zwar Köln Vorteile vor allem finanzieller Art. Denn Buße und Schadenvergütung an die Kontore und die jährliche Pauschsumme für den Schoß waren gering bemessen. In dieser Hinsicht fand also die Tatsache, daß Köln in Burgund und England mit voller Absichtlichkeit und Eifer das Ansehen der Hanse und die Festigkeit ihrer Gemeinschaft zu zerstören gesucht hatte, eine angemessene Sühne nicht. Jedoch dies darf darüber nicht hinwegtäuschen, daß der Ausgang des Streits zwischen Köln und der Hanse in allem Wesentlichen ein Sieg der letzteren war. Denn Köln unterwarf sich wieder dem Bunde und fügte sich der Gesamtheit wieder ein. Es erkannte die hansischen Ordonnanzen für sich und die Seinen wieder als Richtschnur an, im Prinzip sogar die am heftigsten von ihm bekämpfte Schoßerhebung des Kontors

[1]) HR. 2. VII n. 389 § 92ff, 390 § 24, 395, vgl. n. 340; n. 401, 403—409.
[2]) HR. 3. I n. 19—36, 169, 194, 195, 216 § 45, 50.

außerhalb Flanderns. Es gab dadurch zu, daß es für die Durchführung einer eigenen, von der hansischen Gemeinschaft losgelösten Handelspolitik nicht stark genug sei, und daß die Vorteile der Zugehörigkeit zur Hanse auch für Köln die Nachteile derselben überwogen. Jedoch hat die Stadt, die längst von der Höhe herabzusteigen begonnen hatte, die sie noch ein Jahrhundert zuvor eingenommen, an den Folgen ihres Zwistes mit der Hanse und des Krieges mit Burgund fortan schwer zu tragen gehabt.

Aber das Werk des Friedens und der Wiedervereinigung der Hanse auf dem Hansetag zu Bremen durch eine allgemeine Tohopesate zu krönen, gelang Lübeck nicht nach Wunsch. Es mußte, wollte es überhaupt nicht darauf Verzicht leisten, die Zusammengehörigkeit aller Hansestädte in dieser Form zum Ausdruck zu bringen, in eine erhebliche Abschwächung seines Entwurfs einwilligen, die über praktische Verpflichtungen der einzelnen Städte gegen eine bedrängte Genossin in bindender Weise nichts festsetzte. Jedoch schlossen im Gefühl dieses Mangels die wendischen und sächsischen Städte, nachdem diese letzteren schon im Sommer ihren besondern Bund erneuert hatten, nebst Bremen und Stade am 31. Oktober 1476 auf sechs Jahre eine besondere Tohopesate nach dem Vorbild des Bündnisses von 1450. Darin wurde für den Fall einer widerrechtlichen Bedrohung einer Genossin durch ihre Herren die militärische Bundeshilfe der anderen genau festgesetzt.[1]) Es war vor allem die Besorgnis vor Karl dem Kühnen und den deutschen Fürsten, denen er der vorbildliche Vertreter ihres Standes auch in seinem Haß gegen städtische Selbständigkeit war, die die Städte zu engerer Vereinigung trieb, wie seinerzeit der Angriff des Markgrafen Albrecht Achilles 1449 auf Nürnberg. Aber die Sorge war auch diesmal für die niederdeutschen Städte nicht gerechtfertigt. Feindselige Handlungen der Fürsten gegen sie erfolgten nicht.

Die Friedensschlüsse und Verträge der Jahre 1473—1476 leiten in eine Zeit der Ruhe in den hansischen Beziehungen zum Westen Europas hinüber. Für längere Zeit war ein Abschluß der Entwicklung dort erreicht. Der langwierige Zwist zwischen Bremen und Antwerpen wurde 1475 durch die Vermittlung westlicher Städte, die dazu von der Hanse schon 1473 bestellt worden

[1]) HR. 2. VII n. 392, 396, vgl. S. 601.

waren, beigelegt.[1]) Bergen op Zoom gegenüber nahm das Kontor zu Brügge das Verbot des Ostermarkts auf Bitte des Stadtherrn zurück und erhielt dafür von diesem Privilegien, die die Stellung der Hanse dort verbesserten, sowie ein schönes Haus zu Eigentum überwiesen, das besser war als ihr Besitztum in Antwerpen.[2])

Zwischen den Holländern und den wendischen Städten wurde im Mai 1477 der Stillstand durch Vermittlung des Kontors auf weitere drei Jahre unter den bisherigen Bedingungen und im September 1479 in den Verhandlungen zu Münster sogar auf 24 Jahre verlängert.[3]) Die Haltung König Ludwigs XI. von Frankreich blieb der Hanse gegenüber sehr entgegenkommend. Im Jahre 1483 schloß eine Gesandtschaft des Kontors im Auftrag der Hanse mit ihm einen erneuten Friedens- und Freundschaftsvertrag auf ewige Zeit, und noch im selben Jahre erhielt dieser die Bestätigung seines Nachfolgers Karls VIII.[4]) Herzog Franz II. von Bretagne bewilligte der Hanse im Mai 1477 für sieben Jahre Verkehrsfrieden und Sicherheit in seinem Lande und genehmigte 1483 die Verlängerung dieses Zustandes auf weitere zehn Jahre.[5]) Und zwischen Spanien und dem Kontor wurde der Bestand ebenfalls 1477 für 24 Jahre erneuert.[6])

Die Stellung des hansischen Handels im westlichen Europa im Beginn des letzten Viertels des 15. Jahrhunderts konnte nicht in allen Richtungen die Befriedigung der hansischen Beobachter hervorrufen, in andern mußte sie sie mit hoher Genugtuung erfüllen.

In der Ausdehnung und Vermehrung ihres Verkehrs zwischen dem Ostseegebiet und den westeuropäischen Küsten jenseits von Brügge hatte die Hanse im Verlauf der letzten mehr als hundert Jahre sehr bedeutende Fortschritte gemacht. Sie hatte ferner ein gutes Teil des Verkehrs zwischen England und Westfrankreich an sich gezogen.

---

[1]) HR. 2. VII n. 35 § 50—52, 104, n. 34 §§ 117, 136, n. 72, vgl. VI n. 596 § 11. Papebroch, Annal. Antwerp. II, S. 155.

[2]) HR. 2. VII n. 35 § 55, 56, 338 § 189.9, 190.9, HR. 3. I n. 75, Lüb. Chron. hg. von Grautoff, II S. 407.

[3]) HR. 3. I n. 14, 15, 228—233.

[4]) HR. 3. I n. 490, 502, 503, vgl. Schäfer das. S. IX.

[5]) HR. 3. I n. 75 u. S. 58 Anm. 4, Agats, Der hans. Baienhandel, S. 98.

[6]) Siehe Band I S. 464f.

Sie war ein fühlbarer Konkurrent mit den Spaniern im Verkehr zwischen der Pyrenäischen Halbinsel sowie Westfrankreich und den Niederlanden geworden. Sie hatte von Spanien Anerkennung und Sicherheit für diesen Verkehr und von Portugal, Bretagne und Frankreich die Verleihung bestimmter staatsrechtlicher Grundlagen für ihre Handelsbeziehungen zu diesen Ländern erlangt.

Auch ihr Verhältnis zu England zeigt einen überaus günstigen Abschluß. Erzielt war derselbe trotz der Verzögerungen und Fehlschläge, die der Uneinigkeit innerhalb der Hanse und ungünstigen politischen Konstellationen zur Last fallen, in erster Linie dank der festen und weitschauenden Politik Lübecks. Die Hanse behauptete nicht nur, sondern verbesserte sogar durch den Utrechter Frieden ihre kommerzielle Stellung in England. Der Aktivhandel der Engländer nach der Ostsee war wieder stark herabgedrückt und vielleicht geringer, als er hundert Jahre zuvor bereits gewesen. Auch ihren Verkehr mit Norwegen gelang es den Engländern trotz aller Anstrengungen nicht zu vermehren, im Gegenteil. Die Gewalttätigkeiten ihrer Kaufleute und Schiffer dort und in Island trugen dazu bei, ihn zu vermindern, vor allem aber auch hier die Politik der Hanse. Denn durch ihr besonderes Verhältnis zum Norden in dieser Periode war die Hanse imstande, zugleich mit der vollsten Durchbildung ihrer eignen kommerziellen Herrschaft über Norwegen den Verkehr der Engländer dort so gut wie gänzlich zu verdrängen, den der Holländer in engen Schranken zu halten.

Wir haben in diesen verschiedenen Richtungen unzweifelhaft gewichtige Fortschritte in der Machtstellung der Hanse vor uns, die von ihr zum Teil unter geschickter Benutzung günstiger politischer Umstände erzielt wurden. Ihr Verhältnis zu Schottland tritt nicht eigentümlich hervor, es gab zu ernsten Spannungen keinen Anlaß.

Dagegen waren die Niederlande der wunde Punkt in den Beziehungen der Hanse zum Westen geworden, und zwar in mehrfacher Hinsicht. Die lübische Politik mußte die Versuche zur Behauptung der alten Stellung der Hanse in Flandern zwischen den dortigen Machtfaktoren als gescheitert aufgeben. Die Lede hatten aufgehört, ihr eine Stütze zu sein. Denn ihre Selbständigkeit war von der landesherrlichen Gewalt beseitigt worden. Ob und in welchem Umfang die hansischen Privilegien Anerkennung fanden, hing seit dem Regierungsantritt der burgundischen Herzöge in

Flandern und vollends seit der Unterwerfung der gesamten Niederlande unter ihre Herrschaft von diesen allein ab.

Wohl spielte sich zwar noch der größere Teil des niederländischen Handels in Flandern ab, Brügge war noch der bedeutendste Handelsplatz im Norden der Alpen. Aber seine Überlegenheit war doch nicht mehr so gewaltig wie hundert Jahre zuvor. Die Klagen der Fläminger wie der Hansen über den anhaltenden Rückgang des Handels in Flandern sind sicherlich nicht unbegründet. Die flandrische Tuchindustrie wurde von einem immer intensiver werdenden Wettbewerb besonders der englischen und holländischen auf den hansischen Märkten gedrückt. Die Erzeugnisse derselben hatten ihre Alleinherrschaft überall, in verschiedenen wichtigen Handelsrichtungen auch ihre Vorherrschaft für immer eingebüßt. Die Versuche, welche die hansisch-lübische Politik in Übereinstimmung mit den großen Städten Flanderns machte, um durch Herstellung eines Stapelzwangs in Brügge und durch straffere Organisation der hansischen Kaufmannschaft in den Niederlanden den Handel wie die Tuchindustrie in Flandern zu kräftigen und den hansischen Handel wieder enger mit Flandern zu verbinden, hatten nicht die erhofften Erfolge.

Denn Brabant und Holland hatten inzwischen, zu nicht geringem Teil mit Hilfe der hansischen Kaufleute selbst, als Handelsländer bedeutende Fortschritte gemacht. Antwerpen und Amsterdam waren sehr beliebte Plätze des hansischen Verkehrs geworden.

Dieser hansische Verkehr aber sträubte sich gegen die Unterordnung unter die Oberleitung des Brügger Kontors. Seine zunehmende Dezentralisation in den Niederlanden untergrub mehr und mehr das hansische Handelssystem dort. Und die Hanse arbeitete unter Lübecks Führung mühevoll und, wie der Sieg beweist, den sie über Köln 1476 errang, auch mit Erfolg, freilich nicht mit allseitigem, die Autorität ihres Brügger Kontors zu stützen und seine Zentralstellung gegenüber dem hansischen Handel mit den Niederlanden zu erhalten. Der Geschlossenheit ihres Handelssystems, das sie so konsequent im Verlauf dieses Zeitraums ausgebaut hatte, verdankte die Hanse sicher zu einem nicht kleinen Teil die Behauptung ihrer kommerziellen und maritimen Vormachtstellung im nördlichen Europa während desselben. Dies Handelssystem stützte sich im Ausland auf die Kontore. Es war in Gefahr, wenn deren Organisation und Autorität verfiel, zusammenzubrechen.

Und hier ließ das Brügger Kontor, verglichen mit der neugefestigten Stellung der hansischen Niederlassung zu London, vieles zu wünschen übrig. Seine Klagen über den Ungehorsam der Hansen hörten nicht auf. Die Kaufleute von Münster und Wesel zeigten sich widersetzlich gegen die Schoßzahlung. Kampen, Deventer und Zwolle verweigerten, ebenso wie Hamburg, in ihrem Hauptverkehrsgebiet Holland dem Kontor den Schoß, zahlten ihn aber in den andern niedern Landen.[1]) Die geldrischen Städte benutzten charakteristischerweise ihre Unterwerfung unter die burgundische Herrschaft sofort, um dem Kontor gegenüber die Schoßzahlung überhaupt abzulehnen. Breslau trat, da die Hanse ihre Schoß- und Stapelpolitik in den Niederlanden trotz seines Protestes fortsetzte, aus dem Bunde aus.[2]) Die Zunahme des direkten Verkehrs von der Elbe und aus der Ostsee nach Frankreich zog in wachsender Zahl Umgehungen des Brügger Stapels und Verletzungen der hansischen Stapelordonnanz nach sich.[3]) Das Kontor blieb unter diesen Umständen dabei, der Verantwortlichkeit überhoben zu werden. Aber die Hanse trat auch 1474 seinem Antrag nicht näher, einen besondern Residenten nach Brügge zu schicken, der die Gerechtsame des Kaufmanns in Obhut nehmen und vertreten möge.[4])

Immer vollständiger hat Lübeck in diesem Zeitraum auch dem gesamten hansischen Westen gegenüber die Führerrolle angetreten, die es für die nördlichen und östlichen Angelegenheiten der Hanse längst besaß. Deutlich kommt dies zum Ausdruck in dem Beschluß des Hansetags 1476, daß in Lübeck die Originale der Privilegien des Brügger und Londoner Kontors verwahrt werden, beide aber davon Abschriften, Register, Auszüge anlegen, auch wenn sie es wünschten. Transsumpte erhalten sollten.[5])

Mit besonders großer Sorge aber schaute das Kontor zu Brügge auf die Fortschritte der Holländer. Sie waren durch die Landesherrschaft davor bewahrt worden, daß die Hanse sie zur Anerkennung ihrer niederländischen Stapelpolitik hatte nötigen können. Der hansische Stapel aber wurde nach Ansicht des Kontors gerade

[1]) HR. 2. VII n. 138 § 151, n. 244, 338 § 189.7, 190.7, HR. 3. I n. 49, 51, 72 § 2, 73, 245.

[2]) HR. 2. VII n. 181 § 5, 338 § 189.5, 190.5.

[3]) HR. 3. I n. 216 § 45, 48, 319—321.

[4]) HR. 2. VII n. 138 §§ 148, 152.

[5]) HR. 2. VII n. 338 §§ 194.3, 203.3.

hierdurch am meisten zugrunde gerichtet. In Unabhängigkeit von der Hanse hatten die Holländer seit etwa hundert Jahren ihren eignen Handel und Verkehr zu organisieren und zu fördern gesucht. In diesem Bestreben trafen sie unmittelbar und an erster Stelle auf den Widerstand Lübecks, insbesondere bei ihrem Eindringen in den Ostseehandel. Es gelang der Hanse jedoch trotz aller Versuche nicht, sie von der Ostsee und von ihren andern Handelsgebieten und Verkehrsrichtungen fernzuhalten. Langsam arbeiteten sich die Holländer vorwärts.

Am Schluß dieses Zeitraums war, wie der Verlauf eines hundertjährigen kommerziellen Wettkampfs dargetan, nicht England, sondern Holland der Feind, der die hansische Vormachtstellung im Verkehrsleben des nördlichen Europa bedrohte.

Um die Mitte des 15. Jahrhunderts aber war der Wettbewerb Fremder mit den Hansen nicht mehr auf die Seestraßen des nördlichen Europa beschränkt. Auf den Landstraßen im Süden des hansischen Gebiets machten die Oberdeutschen dem westöstlichen Handel der Hanse eine wachsende Konkurrenz. Und hier war die Hanse nicht imstande, einzuschreiten. Den seefahrenden Fremden gegenüber besaß sie Mittel, ihre Vormachtstellung zu behaupten. Der ungeschmälerte Fortbesitz ihrer kommerziellen Stellung im Westen war eine wichtige Vorbedingung dafür. Nicht minder wesentlich war es, daß sie einmütig war, die Festsetzung der Fremden bei sich selbst zu verhindern und die Mittel ihres Handelssystems gegen sie dauernd zur Anwendung zu bringen. Die Zugänge zur Ostsee und ihrem Hinterland von Hamburg bis Reval mußte sie beherrschen. Und dafür war auch ihr Verhältnis zum skandinavischen Norden nach wie vor von sehr großer Bedeutung.

Es wird im letzten Teil dieses Buches zu zeigen sein, wie sich die Verhältnisse der Hanse zum skandinavischen Norden und zum Osten weiterentwickelten. Die Darstellung kehrt damit zurück zum Ostseegebiet, dem Kerngebiet der hansischen Größe, von wo sie ausging.

III. Die Hanse, der Norden und Osten im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts.

1. Der Ordenskrieg, die Hanse und der skandinavische Norden, 1454—1466.

Die Geschichte des deutschen Ritterordens in Preußen von der Schlacht bei Tannenberg 1410 bis zum Ausbruch des dreizehnjährigen Krieges 1454 zeigt einen nicht aufgehaltenen und nach Lage der Dinge auch wohl unaufhaltsamen Verfall. Die finanzielle Zerrüttung, die infolge der Kriege von 1410 und 1414[1]) eintrat, zwang die Ordensregierung zu bedeutenden Münzverschlechterungen, nötigte sie, in wachsendem Maß die Stände um finanzielle Beihilfen anzugehen, die früher nicht vorgekommen waren. Dadurch war diesen die erwünschteste Gelegenheit geboten, mit Erfolg ihren Einfluß auf die Politik und Verwaltung des Ordenslandes auszudehnen.

Polen aber behielt die Hand am Schwert. Es suchte den Gegensatz zwischen den Ständen und dem Orden, der ihnen nur widerwillig und gedrängt von den Verhältnissen Zugeständnisse machte, zu schüren. Es warf die Schuld an der fortdauernden Spannung und Unfriedlichkeit nicht mit Unrecht auf den Orden. Wie 1414 war es auch 1422 der Orden, der einen neuen Krieg mit Polen-Litauen in der Hoffnung auf die von König Sigmund versprochene Hilfeleistung heraufbeschwor. Aber während der entsetzlichen Verwüstungen, die das polnisch-litauische Heer im Sommer 1422 über Preußen brachte, erscholl immer lauter und drohender im Lande der Ruf nach Frieden. Der „ewige“ Friede, der am 27. September 1422 am Melnosee abgeschlossen wurde, brachte dem Orden den endgiltigen Verlust Samaitens und beraubte ihn damit der Landverbindung mit Livland. Jedem der friedenschließenden Teile sollten

[1]) Vgl. Band I. S. 174 ff., 181 f.

seine Untertanen straflos den Gehorsam verweigern dürfen, wenn er wieder Krieg beginnen wolle.[1]) Es war klar, daß diese Bestimmung nur für den Orden von praktischer Bedeutung werden konnte. Polen schuf durch sie den unzufriedenen Ordensuntertanen einen Rückhalt. Es stellte sich zugleich selbst gegen Vergeltungsgelüste des Ordens sicher und band ihm die Hände.

Bald verwickelten neue politische Torheiten den Orden in neue Kriegsgreuel. Auf dringenden Wunsch König Sigmunds beteiligte er sich seit 1427 an der Bekämpfung der Hussiten. Er griff ferner in die Thronstreitigkeiten ein, die nach dem Tode des großen Großfürsten Witold in Litauen ausbrachen. Er nahm die Partei Swidrigals, während Polen dessen Gegner, den Fürsten Sigmund, unterstützte. Der Orden leitete durch diese Politik den Angriff der verbündeten Hussiten, Litauer und Polen auf sich. In Livland zwar war der Krieg gegen Litauen bis zu einem gewissen Grade populär. In der preußischen Bevölkerung aber rief die Ordenspolitik bedenkliche Bewegungen, im Kulmerland sogar landesverräterische Absichten hervor. Der Orden machte seinen Untertanen 1432 weitgehende Zugeständnisse in den Richtungen, in denen sie bisher die heftigsten Klagen vorgebracht hatten. Vor allem sollten ein ständiger ritterschaftlicher Beirat und ein allgemeiner jährlicher Gerichtstag zwischen der Herrschaft und den Ständen eingerichtet und vor diesen alle Klagen über Rechtsverletzungen und Rechtsverweigerungen des Ordens gebracht werden.[2]) Trotz dieses Entgegenkommens beharrten die Stände auf dem Verlangen nach Frieden. Aber erst nach der furchtbaren Verwüstung Westpreußens durch ein Hussitenheer erzwang ihre drohende Haltung im Dezember 1433 vom Orden den Frieden mit Polen zu Lenczic, in dem er Swidrigal preisgab.

Zäh aber hielt im Orden eine Partei an der Wiederaufnahme des Krieges fest, gestützt auf den Widerspruch des Kaisers und Livlands gegen den Frieden. Aber der Widerstand Livlands gegen denselben wurde gebrochen durch die schwere Niederlage, die das livländische Heer an der Swienta am 1. September 1435 durch Sigmund von Litauen erlitt.[3]) Und nun führte im Dezember 1435

[1]) Voigt, Gesch. Preußens, VII S. 448ff., vgl. Töppen, Akten, I n. 323 sowie oben Bd. I S. 180f.

[2]) HR. 2. I n. 153, Töppen, Akten, I n. 431—434, vgl. S. 714, 720f., 727 u. III S. 357f.

[3]) Vgl. Hildebrand i. Liv. UB. VIII S. XVIII u. Anm. I.

zu Brecz die Eintracht der Stände nach leidenschaftlichen Auseinandersetzungen mit dem Orden den Abschluß eines neuen allgemeinen und „ewigen“ Friedens herbei.

Fortan betrachteten es die Stände noch mehr als ihre Hauptaufgabe, den Frieden zu sichern, damit das Land wieder zu Kräften komme. Vergeblich erhoben Kaiser Sigmund und sein Nachfolger Albrecht II. Einspruch gegen den Frieden von Brecz und suchten den Orden abermals gegen die polnische Macht auszuspielen. Bis zum Ausbruch der Revolution im Ordensstaat und des Krieges mit Polen 1454 blieb das Verhältnis zwischen beiden Mächten, obzwar dauernd und namentlich infolge der Handelsstreitigkeiten gespannt, doch ohne offene Feindseligkeiten. Es kam dem Frieden zwischen beiden zustatten, daß König Wladislaw Jagiello 1434 gestorben und Polen durch Parteiung der Großen gespalten war. Sein jugendlicher Nachfolger Wladislaw III., der auch die ungarische Krone trug, war durch die Türkenkämpfe in Anspruch genommen, in denen er 1444 bei Varna fiel. Erst 1446 bestieg sein Bruder, der seit Sigmunds Ermordung 1440 bereits Litauen als Großfürst regiert hatte, als Casimir IV. den polnischen Thron und stellte die Personalunion zwischen Litauen und Polen abermals her.

Preußen war durch die polnischen Verwüstungen von 1422 und 1433, durch die Kriegsunruhen des letzten Vierteljahrhunderts enorm erschöpft, entvölkert. Noch 1444 heißt es, daß die Verwüstung des Landes überall merkbar sei, daß Wald und Busch wüchsen, wo früher reiche Dörfer gestanden und viele Leute gewohnt hätten.[1])

Der politische Niedergang des Ordensstaats führte alsbald auch den Zusammenbruch des Ordenshandels herbei. Die großen Kriegslasten nötigten den Orden sogleich nach 1410 seine im Handel angelegten Kapitalien aufs stärkste in Anspruch zu nehmen. Der glänzende Zustand seiner wirtschaftlichen Tätigkeit erfuhr binnen kurzem eine völlige Veränderung. Seine eigne Reederei und Beteiligung an Reedereigeschäften hörte fast gänzlich auf.[2]) Die Rechnungen der beiden Großscheffereien geben von dem Rückgang ein zahlenmäßiges Bild. Die Marienburger Zentrale zeigte nach der erhaltenen Rechnung von 1417 einen ziemlich vollständigen

[1]) Töppen, Akten, II n. 397 § 13 S. 636.

[2]) Sattler, Handelsrechnungen, S. XIII f., XXII.

Zusammenbruch. Der Wert der Waren und sichern Forderungen betrug nur noch 1628 M. preuß. Etwas besser blieb der finanzielle Stand der Königsberger Großschefferei. Zwar war auch hier der Rückschritt bedeutend. Nach der Rechnung von 1416 ergaben Waren und sichere Forderungen noch ein Kapital von über 32000 M., zuzüglich der unsichern von beinahe 40000 M. Nach der von 1423 hatten die Waren und sichern Forderungen nur noch den Wert von 6438 M., die unsichern allein von 9850 M. Auch später besserten sich die Verhältnisse nicht wieder.[1]) Die andauernden militärischen Lasten, der Rückgang des Landesanbaues und der Bevölkerung, hres Wohlstandes und ihrer Steuerkraft ließen auch später den Orden finanziell nicht wieder zu Kräften kommen. Nach der Erklärung des Hochmeisters betrug 1440 der ganze Ordenshandel nicht mehr den zehnten Teil seines einstigen Umfangs.[2]) Die Hanse aber, für die der Ordenshandel in seiner Blütezeit oft recht unbequem gewesen war, sah ihn nicht ungern zusammenbrechen.

Die Tätigkeit der Königsberger Schefferei beruhte nun ganz auf dem Bernsteinhandel nach Lübeck und Brügge. An beiden Plätzen unterhielt sie dafür auch jetzt einen Lieger.[3]) Anfänglich war der Bernstein nur über Brügge in seinen südeuropäischen Kundenkreis gelangt, nur von dem dortigen Paternostermacheramt verarbeitet worden. Dann war ein solches auch in Lübeck entstanden und an Bedeutung im 15. Jahrhundert dem Brügger Amt überlegen.[4]) Der Bernstein wurde von der Schefferei unter Festsetzung seines Preises an ihren Lieger in Lübeck gesandt, von diesem an die dortigen Bernsteindreher und sonst auch an die brüggischen abgesetzt.[5]) Der Betrieb der Lübecker Bernsteindreher, die Summen, für welche sie Bernstein bezogen, waren sehr bedeutend. Lübische Kaufleute besorgten den Vertrieb der fertigen Waren. Köln, Frankfurt am Main, Venedig und Nürnberg waren ihre Hauptabsatzplätze. Umfangreiche Spekulationsgeschäfte wurden in diesem kostbaren Artikel gemacht. Im Jahre 1420 lagen im

---

[1]) Sattler, Handelsrechnungen, S. XII, XXIVf. Vgl. damit die Zahlen vor 1410 im Band I S. 176f.

[2]) Töppen, Akten, II S. 134, S. 217 § 4, 218 § 8, 239 § 4, 244 § 4.

[3]) HR. 2. II n. 660 § 1, III n. 253 § 4.

[4]) Vgl. Sattler, Handelsrechnungen, S. XXVIII f., XXX f., dazu Hans. UB. VI n. 272 u. Anm. 1, 359 u. Anm. 1, 377 u. S. 210 Anm. 1.

[5]) Hans. UB. VIII n. 329.

Fondaco der Deutschen in Venedig 2000 ℔. Paternoster, und noch sandte ein bekannter Lübecker Kaufmann Hildebrand Vockinkhusen mehr und brachten die Galeiden aus Brügge solche ebenfalls dorthin.[1]) 1449 beschwerten sich die Paternostermacher in Lübeck beim Hochmeister über die Versendung preußischen Rohbernsteins direckt nach Venedig und beanspruchten wie auch 1454 den Aufkauf alles in Preußen gefundenen Bernsteins als ihr und ihrer Brügger Kollegen althergebrachtes Recht. Die Entstehung konkurrierender Bernsteinindustrien an andern Orten sollte verhindert werden.[2])

Auch im Wohlstand der größeren preußischen Städte traten bedeutsame Verschiebungen ein. Kulm war 1422 durch die Polen in Asche gelegt worden. Es hatte zwar kommerziell nie eine große Rolle unter den sechs preußischen Hauptstädten gespielt, aber nun verarmte es mehr und mehr und wurde 1442 auf seinen Antrag vom Besuch wenigstens der unwichtigern Tagfahrten binnen Landes entbunden. Es bestritt sogar, um sich allen pekuniären Verpflichtungen gegen die Allgemeinheit zu entziehen, seine Zugehörigkeit zur Hanse.[3]) Thorn, Königsberg, Elbing und namentlich Braunsberg beantragten 1422, von der Teilnahme an Botschaften außer Landes in hansischen Angelegenheiten befreit zu werden, da ihr eigner Seehandel gering sei. Sie wollten sich höchstens dazu verstehen, gemeinsam die Hälfte der Kosten solcher zu tragen, wenn Danzig die andere auf sich allein nehme. Braunsberg schied überhaupt stillschweigend aus der Zahl der preußischen Vororte und damit aus der Hanse aus, während Königsberg-Kneiphof hinzutrat.[4]) Der selbständige überseeische Verkehr Thorns hörte mit dem 15. Jahrhundert ganz auf; er ging ebenso wie derjenige Breslaus und Krakaus in Danzigs Hände über. Thorn, das 1414 von einem weitgereisten Fremden als eine sehr schöne und reiche Stadt bezeichnet war, klagte 1445, daß es sehr stark verarmt sei.[5])

---

[1]) Stieda, hansisch-venetianische Handelsbez., S. 5, 49, 57f., 112f.

[2]) Sattler i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1882 S. 72 u. das. Jg. 1877 S. 69, HR. 2. IV n. 270 Nachschr.

[3]) HR. 2. I n. 376 § 8, II n. 290 § 7, 571 § 7, 629 § 5, 642 § 14, 653 § 15, III n. 67, 589.

[4]) HR. 1. VII n. 461 § 18, 467 § 8, 509 § 9, 559 § 2, 3, vgl. 790 § 7. Im allgem. Hirsch, Danzig, S. 53f.

[5]) Script. rer. Prussic. III S. 449 c. 68, Töppen, Akten, II n. 398 S. 639f.

Erheblich früher schon ging das rührige Elbing in Betriebsamkeit und Wohlstand zurück. Sein Schiffsbau und die Zahl seiner Gewandschneider z. B. nahmen beträchtlich schon vor 1410 ab, vermutlich im ursächlichen Zusammenhang mit dem Aufblühen Danzigs. Die furchtbaren Verluste des sehr starken Elbinger Aufgebots in der Schlacht bei Tannenberg versetzten dem Elbinger Bürgertum unzweifelhaft einen schweren Schlag. Schiffsbau und Handel wurden nun durch den Krieg u. a. unglückliche Veränderungen der folgenden Jahrzehnte vollends geknickt.[1]) 1442 bemühte sich der Hochmeister, dem wirtschaftlichen Zusammenbruch der Stadt vorzubeugen. Er wollte ihr für die Herstellung von Schiffstauwerk ein Monopol im Lande verleihen, ihr den Stapel der englischen oder, wenn dies unmöglich, der holländischen und flämischen Tuche für Preußen verschaffen, es zum alleinigen Stapel für alle Produkte bestimmter Gebiete des Landes machen; blieben die Waren in Elbing unverkauft, so sollten sie nach Danzig geführt werden dürfen, aber nur vermittelst der Elbinger Fuhrleute und Kahnschiffer.[2]) Jedoch diese Pläne waren aussichtslos. Danzig hätte nie in eine solche Beschränkung seines Handels gewilligt. Das mächtige Anwachsen Danzigs richtete seit dem Anfang des 15. Jahrhunderts Handel und Verkehr Elbings zugrunde. Um 1450 war Danzig fast der alleinige Sitz von Seehandel, Reederei, Schiffsbau, Ein- und Ausfuhr Preußens und der Zielpunkt des Fremdenverkehrs geworden. Dadurch aber war es auch mit der Hanse und ihren Interessen aufs Engste verwachsen. Gegenüber dem Niedergang der andern preußischen Städte zeigte außerdem nur noch Königsberg-Kneiphof eine zunehmende Handelsbedeutung und Wohlhabenheit.

Für den überseeischen Handel Preußens war die erste Hälfte des 15. Jahrhunderts durchaus keine günstige Zeit. Die Kriege der wendischen Städte mit den skandinavischen Völkern und mit den Holländern lasteten schwer auf dem Handelsleben Preußens, das in seiner Entwicklung erheblich selbständiger war als dasjenige Livlands.[3]) Das Zerwürfnis Dänemarks und seit 1449 auch Lübecks mit England und die hansische Verkehrssperre gegen Flandern schädigten ebenfalls den preußischen Verkehr nach dem Westen. Waren

[1]) Töppen, Elbinger Antiquitäten, I S. 53, 55, 95, 98, Voigt, Gesch. Preußens, VII S. 405.

[2]) HR. 2. II n. 379 § 2, 563, vgl. 481, III n. 590.

[3]) Vgl. Band I S. 258 ff., 324 ff.

nach der Seeseite Preußen wie auch Livland in ihren kommerziellen und maritimen Unternehmungen abhängig von der Politik der wendischen Städte oder der Hanse, so fielen diese Einflüsse für die livländische Kaufmannschaft großenteils, für die preußische ganz weg in ihren Beziehungen zu ihren Hinterländern.

Auf den preußischen Handel mit Polen und Litauen aber übten die Feindschaft zwischen den beteiligten Mächten und auf den mit Polen und dessen Hinterländern Ruthenien und Oberungarn im besondern noch das Stapelrecht Krakaus ungünstigen Einfluß aus. Das beschränkte Stapelrecht, das der Orden als Entschädigung Thorn 1403 verliehen hatte, konnte die Schäden nicht ausgleichen, die den Preußen durch den Verlust des Verkehrs mit Nordungarn und Lemberg erwuchsen.[1]) Parallel mit den Stapelbestrebungen Thorns machte Danzig den aus dem Binnenland kommenden Fremden die noch im 14. Jahrhundert nicht selten von ihnen unternommene Seefahrt nach dem Westen unmöglich.[2])

Im Thorner Frieden 1411 sagten sich Preußen und Polen gegenseitig Handelsfreiheit gemäß der alten Gewohnheiten zu. Aber die Verhältnisse blieben unruhig, der Verkehr durch Gewalttätigkeiten und Kriege bis 1436 gefährdet. Daher verordneten 1425 die preußischen Städte, daß alle Kaufleute, die künftig die Jahrmärkte in Krakau, Breslau und anderswo in Polen und Schlesien besuchen wollten, vor der Ausreise in Thorn unter Kontrolle des Rats sich organisieren und vereinigt Hin- und Rückreise machen müßten.[3]) Wie dem Seeverkehr in unruhigen Zeiten sollte auch dem Landverkehr durch Zusammenschluß aller Beteiligten größerer Schutz verliehen werden.

Eine weitere Folge der fast ständigen Unsicherheit war die, daß der Verkehr zum Teil von seinen alten Straßen verscheucht wurde und sich andere Wege suchte. Namentlich in den Kriegszeiten belebten sich stärker die Nebenstraßen, die aus Polen zur Oder, auch aus Schlesien diesen Fluß hinab nach Frankfurt und Stettin führten. Für den Handel beider Städte, namentlich Stettins, mit Hering u. a. Artikeln waren die preußisch-polnischen Kriege stets ein Vorteil.[4]) Nach Herstellung des Friedens jedoch strömte

[1]) Vgl. Band I, S. 93 ff.

[2]) Vgl. Stein, Beiträge usw., S. 57 u. Anm. 3.

[3]) HR. 1. VII n. 773 § 14, 790 § 9, 821 § 5.

[4]) Script. rer. Prussic. III S. 348, Hans. UB. V n. 1108.

jedesmal der Außenverkehr Polens rasch ins alte Bett zurück. So häuften sich in Danzig längs der Mottlau 1415 nach dem Kriege sogleich gewaltige Massen unverkäuflichen Holzes, das die Weichsel hinuntergeflößt wurde. Überdies versuchte der Orden den Verkehr auf der Warthe zwischen Polen und der untern Oder durch Einrichtung eines Niederlagezwangs in Landsberg und Küstrin zu verhindern.[1])

Auf der polnischen Seite der Weichsel in der Umgegend Thorns aber entwickelten sich in Bromberg und Schulitz, dann auch in Dibau und Nessau mit Thorn konkurrierende Verkehrsplätze. In verschiedenen Richtungen wandten die preußischen Städte seit 1402 hansische Statuten zur Bekämpfung dieser ihnen zuzeiten sehr unbequemen fremden Konkurrenz an. So verboten sie wiederholt ihren Kaufleuten Handels- und Schiffahrtsverbindungen allerart mit diesen polnischen Plätzen und ihren Einwohnern, mit Polen überhaupt, die Befrachtung anderer Schiffe als derjenigen der preußischen Weichselfahrer, den Besuch der genannten Orte, den Verkauf von Schiffen nach Polen.[2]) Sie beschlossen 1442 nach längeren Erwägungen, daß niemand, der ohne redliche Not sich seines Wohnens in Preußen begebe und nach Polen übersiedele, künftig wieder in Preußen geduldet werden solle.[3]) Jedoch alle diese Maßregeln fruchteten nicht viel. Denn vornehmlich Danziger kehrten sich weder an die Ordonnanzen, noch an das Stapelrecht Thorns. Über Dobrin-Riesenburg und über Bromberg-Nakel rechts und links an Thorn vorbei bildeten sich Beiwege des Verkehrs zwischen Polen und Danzig. Je überlegener Danzig als Zentrale des Handels wurde, um so mehr strebten die binnenländischen Händler dort ihre Geschäfte abzuwickeln, mit seiner Kaufmannschaft in direkte Beziehungen zu treten.[4]) Das Gästerecht der Stadt begünstigte diese Entwicklung. Thorn sah sich in seiner kommerziellen Vermittlungsstellung zwischen Preußen und Polen mehr und mehr beeinträchtigt. Die Abmachungen, die zu Nessau im Juni 1424 zwischen dem König von Polen und dem Hochmeister getroffen wurden, konnten es nicht befriedigen. Der Verkehr über

[1]) Script rer. Prussic. III S. 356, Hans. UB. VI n. 553 § 6.

[2]) Zahlreiche Nachrichten darüber i. HR. 1. V, VIII, HR. 2. I—III.

[3]) HR. 2. II n. 653 § 6, vgl. n. 515 § 13, 641 § 10, 642 § 6.

[4]) Vgl. Österreich, die Handelsbeziehungen der Stadt Thorn zu Polen, i. Ztschr. d. westpreuß. Gesch.-V. Bd. 28 S. 47, 83 ff.

Krakau hinaus blieb Thorn verschlossen, seine Bestrebungen, in Konkurrenz mit Danzig sich günstige Verkehrsstraßen nach Litauen, besonders über Warschau, zu erschließen, hatten keinen Erfolg.[1])

Doch nahm sich Hochmeister Paul von Rußdorf des Thorner Stapels an. Am 8. August 1428 bestätigte und erweiterte er das Stapelprivileg; auch Getreide sollte nun stapelpflichtig sein, alle binnenländischen Kaufleute sollten im Verkehr mit Preußen auf der Hin- und Rückreise nur die Straßen über Thorn benutzen.[2]) Aber Stapel- und Straßenzwang Thorns kamen infolge der Kriegswirren der dreißiger Jahre überhaupt nicht zur Geltung und blieben nach dem Frieden unbeachtet. Nur versuchsweise bestätigte 1448 Hochmeister Konrad von Erlichshausen den Stapelzwang Thorns und erlaubte der Stadt Verletzungen desselben zu strafen.[3]) Nach seinem Tode 1449 aber gelang es Thorn nicht, eine neue Bestätigung desselben zu erlangen. Thorn war das Zentrum der Auflehnung gegen die Ordensherrschaft, sein Bürgermeister Tidemann vom Wege der eigentliche geistige Leiter des preußischen Bundes. Der Orden konnte keine Neigung haben, für die aufsässige Stadt und ihre Ansprüche gegen Polen und Danzig Partei zu ergreifen.

Während die Handelsbeziehungen zwischen Preußen und Polen jahrzehntelang schweren Störungen unterlagen und auch nach 1435 nicht wieder recht zur Blüte kamen, scheint der Verkehr Preußens mit Litauen, seitdem 1398 seine rechtlichen Grundlagen gelegt waren,[4]) sich im wesentlichen größerer Ruhe und Stetigkeit erfreut zu haben. Litauen war, soweit es nicht dem Dünagebiet angehörte, die Domäne des Danziger Handels. Kowno blieb der Hauptstützpunkt des deutschen Handels. Von hier aus erstreckte er sich weiter ins Land[5]) und nahm besonders in Wilna zu, das von Kowno die dort in die Memel mündende Wilia hinauf zu Wasser bequem zu erreichen war. Hier entwickelte sich allmählich eine Zweigniederlassung, die dem Kontor zu Kowno untergeordnet war.[6])

Da das Salz, das die Grundlage des Handels bildete, gewöhn-

[1]) Hans. UB. VI n. 552, 553, 572, 602, Kunze das. S. 309 Anm. 1.

[2]) Hans. UB. VI n. 753.

[3]) HR. 2. III n. 407, vgl. n. 200 § 10, II n. 562 § 21, Töppen, Akten, II S. 409.

[4]) Siehe Band I, S. 96.

[5]) Vgl. z. B. Hans. UB. VI n. 429.

[6]) Hans. UB. VI n. 915, vgl. Hirsch, Danzig, S. 164, 167.

lich nicht vor Ende Mai von der Baie her in Danzig eintraf,[1]) langte die Flotte der Salzschiffe, Weichselkähne, in Kowno frühestens am Schluß des Sommers an. Dort besorgten dann die Faktoren der Danziger Kaufleute den Vertrieb an die Litauer.[2]) Entsprechend den hansischen Maximen waren Kauf und Verkauf auf Borg, sowie Handelsgesellschaften jederart mit Litauern, die Verladung preußischer Güter in litauische Fahrzeuge u. a. m. verboten. Das Danziger Element war und blieb in dieser Niederlassung zwar weitaus das vorherrschende, aber auch in späterer Zeit wurde sie von Lübeckern, Revalern, Königsbergern und andern Hansen besucht.[3])

Im Hinblick auf den Verkehr mit Litauen galt die Regierung Witolds, in der er meist ungestört sich entfalten konnte, den Nachlebenden als goldene Zeit. Der zehnjährige Thronstreit, der seinem Tode 1430 folgte, und die Haltung des Ordens zu demselben drückten den Danziger Verkehr mit Litauen mindestens auf einen geringen Umfang herab. Statt dessen kamen die Litauer nun in größerer Zahl nach Danzig selbst. Der Orden und Danzig verhielten sich ihnen wie auch den Polen gegenüber sehr vorsichtig und zuvorkommend. Die Bewohner Kownos wurden die Vorteile des eigenen Verkehrs nach Danzig schnell inne und suchten die Vermittlungstätigkeit der deutschen Niederlassung bei sich einzuschränken.

Allerdings bestätigte Großfürst Casimir auf Bitte der preußischen Stände im Januar 1441 der Niederlassung zu Kowno alle Freiheiten aus Großfürst Witolds Zeit und gebot Kowno die Beobachtung derselben.[4]) Aber die Klagen der Preußen über Zölle und Beschränkungen namentlich im Kleinhandel bei Ein- und Verkauf dauerten fort. Die Litauer wie auch die Polen, über die ähnliche Klagen laut wurden, rechtfertigten sich dagegen in erster Linie durch den Hinweis auf die Verkehrsbeschränkungen, denen die Ihrigen in Preußen unterworfen wurden. Dort war ihnen allerdings früher freier Verkehr mit den anderen Handelsgästen gestattet gewesen. Aber die Einschränkungen, denen Kowno, Krakau und andere Städte in zunehmendem Maße die preußische Kaufmannschaft unterwarfen, hatten Danzig zu Repressalien genötigt. Es gab trotz des anfänglich

[1]) Siehe Band I S. 449.

[2]) Hirsch, Danzig, S. 164f., 167f., über den Weg von Danzig nach Kowno siehe Band I S. 96f.

[3]) Vgl. Hans. UB. VI n. 808, Livl. UB. VIII n. 628.

[4]) HR. 2. II n. 406, vgl. S. 325 Anm. 1, Hirsch, Danzig, S. 169.

großen Widerstands des Ordens, der Landstädte und Ritterschaft in Übereinstimmung mit den anderen großen Städten seit 1435 seine bisher recht tolerant gewesene Gästepolitik auf.[1]) Es verbot den überseeischen Gästen den Verkehr im Binnen- und überhaupt im Hinterland Preußens, außerdem den Handel mit anderen Gästen am Platz. Auch die Polen und Litauer zwang es, ihre Waren nur noch an seine Bürger zu verkaufen. Den polnischen und litauischen Juden wollten die preußischen Städte überhaupt nicht den Handelsverkehr gestatten.[2])

Danzig konnte an die erfolgreiche Durchführung dieses Stapelzwangs herantreten, weil sich der Außenhandel Preußens eben bis zu diesem Zeitpunkt ziemlich vollständig in seinen Mauern konzentriert hatte.[3]) Der Orden gab seinen Einspruch dagegen bald auf. Auch die Polen und Litauer mußten nach längeren Protesten und den vergeblichen Verhandlungen, die im Juli 1452 zu Nessau zwischen Casimir IV. und dem Hochmeister über die gegenseitigen Klagen der Kaufmannschaften geführt wurden,[4]) einsehen, daß eine Änderung nicht zu erreichen war, so lange nicht auch sie selbst entsprechenden Beschwerden der Preußen entgegenkamen.

Die inneren Verhältnisse des Ordens gerieten nach dem Frieden zu Brecz und zum Teil im Zusammenhang mit ihm in die schwerste Verwirrung. Erbitterte und gefährliche Streitigkeiten brachen aus zwischen dem Hochmeister und den Ordensmeistern von Deutschland und Livland, erschütterten die Autorität der hochmeisterlichen Stellung und verschärften die Parteiungen innerhalb der Ordensritterschaft bedeutend.[5]) Den politischen Vorteil zogen aus dieser Zersplitterung die Stände der Ordenslande. Der Geldmangel der Regierung seit dem letzten Krieg, die Verweigerung von Beihilfen seitens der Stände, die zum Teil unlauteren, zum Teil gewaltsamen Mittel, durch die der Orden sich Geld zu verschaffen suchte, sowie andere Verletzungen des Landesrechts und der den Ständen verbrieften Zugeständnisse durch den Orden, alles zusammen spitzte

[1]) HR. 2. I n. 423 § 9, II n. 653 § 3, vgl. n. 76 § 36, 37, 96 § 5, 98 § 3.

[2]) HR. 2. I n. 492 § 5.4, II n. 193 § 5, vgl. Hirsch, Danzig, S. 165 Anm. 483.

[3]) Stein, Beiträge usw., S. 60f.

[4]) Hans. UB. VIII n. 104, 110, 111, 164—167, 170.

[5]) Vgl. Töppen, Akten, II S. 278 ff., Hildebrand i. Livl. UB. IX S. XVIff.

den Gegensatz zwischen beiden nach 1435 schnell zu einer bisher unerhörten Schärfe zu. Vergeblich begehrten die Stände die Abhaltung des 1432 ihnen zugesagten Richttags, vergeblich wie auch die Hanse die Abschaffung des Pfundzolls und die Einstellung des Verkaufs von Kornausfuhrlizenzen, womit der Orden namentlich in den Jahren der großen Teuerung ein gutes Geschäft machte, u. a. m.

Die Haltung des Hochmeisters, die in jeder Hinsicht schroff ablehnend war, festigte die Verbindung unter den Ständen.[1]) Am 21. Februar 1440 traten in Elbing Abgeordnete der preußischen Städte sowie der Ritterschaft des Kulmerlandes und verschiedener anderer Gebiete zusammen und beschlossen die Wahrung ihrer Interessen durch einen förmlichen Bund. Am 14. März untersiegelten sie und zahlreiche kleine Städte und weitere Gebiete in Marienwerder den Bundesbrief, dessen Grundgedanke der gegenseitige Schutz gegen Gewalt war.[2]) Die nächsten Folgen waren, daß die Stände bereits im Mai die Abschaffung des Pfundzolls durchsetzten, den Zwist innerhalb des Ordens beseitigten, am 2. Januar 1441 Hochmeister Paul von Rußdorf, gedemütigt und gebrochen, das Meisteramt niederlegte. Ein Mann, der an Charaktereigenschaften das Gegenteil von ihm, klug, gerecht und entschieden war, der oberste Marschall Konrad von Erlichshausen ward sein Nachfolger.

Der neue Hochmeister verschaffte sich schnell Ansehen. Er einigte sich mit dem Deutschmeister. Er bewirkte, daß beträchtliche Teile des Bundes, der größte Teil der Ritterschaft, sich ihrer Untertanenpflichten wieder erinnerten. Mit Festigkeit verfolgte er trotz der scharf gespannten Gegensätze seine Finanzpläne. Schon 1442 begehrte er, da die Ordensgüter und der Handelsbetrieb der Scheffereien nichts mehr einbrächten, die Zustimmung der Stände zur Wiedereinführung des Pfundzolls. Vergeblich wiesen die großen Städte auf die Gefahren eines solchen hin, indem das Ausland und die Hansestädte zu Repressalien gegen den preußischen Handel greifen könnten, vergeblich auch darauf, daß schon auf die Kunde von der beabsichtigten Wiedereinführung die Preise sich in ungünstiger Weise verändert hätten, der Salzpreis pro Last um 6 M. gestiegen, der Roggenpreis pro Last von 10 auf weniger als 6 M.

---

[1]) HR. 2. II n. 308 § 2, 313 § 2, 3, 320 § 5, 6, Töppen, Akten, II S. 68.
[2]) Töppen, Akten, II n. 108ff., S. 288f.

gefallen sei.[1]) Der Hochmeister, im Bewußtsein, daß der Bund gesprengt, war unnachgiebig. Er ließ die Ordensschlösser in den großen Städten in Kampfbereitschaft setzen, versuchte aber vergeblich, die Gemeinden dieser gegen ihre Räte auszuspielen. Er suchte am kaiserlichen Hof einen ihm günstigen Spruch über den Pfundzoll herbeizuführen und einer Mißstimmung des Herzogs von Burgund über denselben vorzubeugen. Vor allem aber verständigte er sich mit König Christof von Dänemark darüber. Er fürchtete, daß die Hanse diesen gegen ihn einnehmen und zu Maßregeln gegen das Ordensland anstiften könne. Er rief geradezu das fürstliche Solidaritätsgefühl des Königs gegen die Hanse und Lübeck an und gewann ihn dadurch.[2])

Denn die Hansestädte waren über die neue Aussicht auf den Zoll sehr entrüstet. Lübeck hatte sofort beim Hochmeister Protest dagegen erhoben. Es suchte eine Parteinahme des Kaisers für den Orden zu hintertreiben mit den Mitteln, die auch am kaiserlichen Hofgericht die üblichen waren, denn: „men nympt dat gelt hir gernen.“[3]) Seine Gemeinde und Kaufleute ließen verlauten, Lübeck und andere Städte hätten den Orden einst ins Land gebracht, sie würden auch wohl Rat finden, ihn wieder hinauszubefördern.[4]) Der Hansetag zu Stralsund im Mai 1442 erhob auf das Drängen Lübecks ebenfalls Vorstellungen beim Hochmeister.[5]) Es nutzte alles nichts. Die preußischen Städte mußten sich nach leidenschaftlich erregten Auseinandersetzungen im Januar 1443 dem Willen des Hochmeisters fügen. Dafür überwies er ihnen den dritten Teil der Pfundzolleinkünfte zur Bestreitung ihrer auswärtigen Gesandtschaftskosten.[6]) Es war ein bedeutender Triumph seiner Politik.

Den Zusammenhang seiner Städte mit der Hanse suchte er zu lockern, die preußische Handelspolitik wieder selbständiger zu machen, in erster Linie nach den Bedürfnissen des eigenen Landes einzurichten. Zu diesem Zweck fügte er hansischen Gesandtschaften zu

[1]) Töppen, Akten, II n. 317 S. 460.

[2]) HR. 2. II n. 633 § 3—6, 637, vgl. III n. 6.

[3]) HR. 2. II n. 599, 600, 667, Lüb. UB. VIII n. 96.

[4]) Töppen, Akten, II n. 322.

[5]) HR. 2. II n. 587 § 5, 608 § 1, 5, 31, 609, 610, 613, vgl. n. 667, 685, 686, 690, 692.

[6]) HR. 2. II n. 672, vgl. über die Verhandlungen in Preußen Töppen, Akten, II S. 556ff.

Verhandlungen mit dem Ausland seine Boten hinzu oder verhandelte auch selbständig mit ihm. Im Innern führte er versöhnlich und gerecht sein Regiment. Klagen der Untertanen über Rechtsverletzungen durch Ordensmitglieder kamen unter ihm nur selten vor. Dem Bund entzog er dadurch zum Teil den Boden seiner Existenz. Aber sein Versuch, ihn 1446 aufzuheben, alarmierte diesen wieder und hatte einen neuen festeren Zusammenschluß seiner verschiedenen Elemente zur Folge.[1])

Der Hochmeister verzichtete aber darum nicht auf seine Absichten. Und das heftige Zerwürfnis zwischen den Städten und der Ritterschaft über die Kornausfuhr und über die Handelsfreiheit der Gäste im Binnenland schien seinen Plänen günstig. Er nahm die Partei des Landes, erließ zu dessen Gunsten eine Anzahl Satzungen und verlangte deren Annahme von den Städten mit der Bemerkung, daß er der Herr im Lande sei. Die Städte jedoch verweigerten dieselbe entschieden. Der Hochmeister war, da er ihre Durchführung dem Lande verheißen hatte, in peinlichster Verlegenheit.[2]) Ehe er einen Ausweg aus derselben finden konnte, starb er am 7. November 1449. Die Katastrophe, in die er sich schon zu verwickeln begonnen hatte, blieb ihm erspart.

Über Konrad von Erlichshausens Grabe fand sich schnell der noch eben in sich gespaltene Bund in dem gemeinsamen Interesse an der neuen Herrscherwahl zusammen. Diese aber, die am 21. März 1450 auf seinen Neffen Ludwig von Erlichshausen fiel, bedeutete die Reaktion gegen die moralische Tüchtigkeit des Verstorbenen. Er hatte den sittlichen Verfall des Ordens nur vorübergehend zu hemmen vermocht. Der Ton der Ordensherren gegen die Untertanen wurde schnell herausfordernd. Es bemächtigte sich dieser wieder das Bewußtsein, daß sie schutz- und rechtlos ihrer Herrschaft gegenüber seien. Um so leichter wurde es ihnen, ihre trennenden Zwistigkeiten beiseitezusetzen und dem Bund neues Leben zu geben, vollends da der Hochmeister alsbald mit Unterstützung des Papstes, des römischen Königs, geistlicher und weltlicher deutscher Fürsten die Stände um Auflösung desselben anging.[3])

---

[1]) Töppen, Akten, II S. 763ff., Voigt, Gesch. Preußens VIII S. 98ff., vgl. Livl. UB. X n. 249.

[2]) Töppen, Akten, III n. 44 § 9 S. 85, S. 108f.

[3]) Töppen, Akten, III S. 369ff., vgl. n. 111, Voigt, Gesch. Preußens, VIII S. 237 Anm. 3.

Und fortan ging die Bewegung der Stände mit steigender Leidenschaftlichkeit raschen Schrittes dem Bruch mit dem Orden entgegen. Beide Teile rüsteten zum Kriege und warben Söldner. Durch eine wilde Agitation und unlautere Mittel suchte der Bund zuvor dem Orden Licht und Luft abzuschneiden. Das Kulmer Land war der glühende Herd der innern Empörung. Von Thorn und der kulmischen Ritterschaft wurden nun die ersten geheimen Verbindungen mit Polen angeknüpft und fortgesponnen. Der Rechtsstreit, den der Bund durch polnische Doktoren gegen den Orden vor dem Kaiser führte, endete unglücklich. Die fürstlichen Räte, die Beisitzer des Gerichts waren, standen wie ihre Herren mit ihren Sympathien durchaus auf der Seite des Ordens. Am 1. Dezember 1453 erklärte Kaiser Friedrich III. den Bund für aufgehoben und nichtig.[1]) Alsbald zog dieser die letzten Konsequenzen.

Aber ganz einträchtig war die Stimmung innerhalb des Bundes nicht, der Anschluß an ihn keineswegs in allen Städten und Gebieten ganz freiwillig. Die Erhebung eines Schoßes, die der Bund unter schwerer Verletzung der Landeshoheit des Hochmeisters verfügte, rief in Königsberg die Auflehnung der Gemeinde, in Danzig den Protest der Ankerschmiede, Bäcker, Brauer und besonders der Schiffsbauer hervor. Letztere suchten dabei zugleich vom Orden eine Förderung ihrer gewerblichen Interessen zu erlangen. Sie forderten die Freigabe des Schiffsbaus für Nichthansen, die von der hansischen Schiffsbaupolitik verboten war.[2]) Danzig fühlte sich seiner Gemeinde nicht sicher, überschaute auch besser als die andern die Folgen eines Krieges und befürwortete daher bis zum letzten Augenblick eine gütliche Einigung mit dem Hochmeister.

Dennoch faßte die Bundesleitung in Thorn im Dezember 1453 den Entschluß, den Bund unter den Schutz und die Herrschaft des Polenkönigs zu stellen. Am 4. Februar 1454 kündigte sie dem Hochmeister die Huldigung auf und erklärte dem Orden den Krieg. Unmittelbar darauf brach der Aufstand in fast allen Teilen Preußens aus. Die großen Städte bemächtigten sich sofort der Schlösser des Ordens bei sich. In wenigen Wochen war der Orden auf die Marienburg und einige wenige andere Burgen und Städte be-

[1]) Töppen, Akten, IV n. 80, 86 S. 186, vgl. III S. 541 ff., 551 u. die Bemerkg. zu der gefälschten Urk. des Kaisers v. 1441 das. II S. 303 f.

[2]) Hans. UB. VIII n. 225, 240, Töppen, Akten, III S. 610 Anm. 1.

schränkt.[1]) König Casimir IV. von Polen nahm die vom Bunde ihm angebotene Herrschaft an. Am 22. Februar erfolgte die Kriegserklärung Polens an den Orden, am 6. März die Inkorporation Preußens.

Der König erteilte den Aufständischen eine Reihe Zusicherungen, genehmigte ihre Privilegien, hob alle Land- und Wasserzölle in Preußen auf, gestattete den preußischen Kaufleuten überall in Polen Handelsfreiheit und Verkehr auf den herkömmlichen Straßen sowie gegen die üblichen Zölle nach Ungarn, Ruthenien usw., gestand dem Bunde volle Selbstverwaltung unter Landeseingeborenen zu und versprach, den Bundesrat in allen wichtigern Landesangelegenheiten zu befragen.[2]) Als der König im Mai zur Entgegennahme der Huldigung in Thorn erschien, bestürmten ihn die preußischen Städte mit weiteren Forderungen. Sie hielten nun endlich die Zeit für gekommen, das zu erreichen, was ihre Genossinnen im andern Deutschland schon seit hundert Jahren besaßen, weitgehende Unabhängigkeit von der Landesherrschaft. Ihre Erwartungen erfüllten sich damals jedoch nicht. Denn der Sieg über den Orden schien nach dem bisherigen Verlauf der Dinge leicht. Der Polenkönig wollte sich seine Machtstellung in dem neugewonnenen Lande nicht unnötigerweise durch weitere Zugeständnisse beschränken.[3])

Allerdings waren die ersten Erfolge des Bundes überwältigend. Aber der Orden zeigte sehr schnell, daß er nicht gewillt sei, ohne Schwertschlag auf Land und Macht zu verzichten. Und der Krieg, der nun sich entspann, zog auch die Ostseemächte in Mitleidenschaft, und indem er über den Ostseeverkehr schwere Störungen brachte, auch den Westen.

---

[1]) Töppen, Akten, IV n. 172, S. 378ff.; vgl. Simson, Danzig im dreizehnjährigen Städtekrieg, i. Ztschr. d. westpreuß. Gesch.-V. Bd. 29 S. 15.

[2]) Töppen, Akten, IV n. 244, vgl. S. 383ff, Voigt, Gesch. Preußens, VIII S. 378f., Simson, Danzig im dreizehnjährigen Städtekrieg, i. Ztschr. d. westpr. Gesch.-V. Bd. 29 S. 19f.

[3]) Töppen, Akten, IV n. 275—277, 245, 281—283. Es war keineswegs „eben eine hereinbrechende neue Zeit, die sich gegen das spezifisch mittelalterliche Gebilde des Ordensstaates erhob," wie Simson a. a. O., Ztschr. d. westpr. Gesch.-Vereins 29 S. 5 meint, sondern eine sehr verspätete Nachholung der im übrigen Deutschland zum Teil schon wieder von einer Rückströmung abgelösten Entwicklung. Auch ist seine obige Charakterisierung des Ordensstaats nicht richtig. Er war nach Art und Einrichtung in vielem durchaus nicht mittelalterlich.

Schon im Herbst 1453 hatte der Bund vor den Hansestädten und Herzog Adolf von Schleswig seine Absichten zu rechtfertigen gesucht und um Hilfe gegen die Belästigungen preußischer Kaufleute in Dänemark gebeten. Nach erfolgtem offenem Bruch versandten die preußischen Städte im Februar 1454 Rechtfertigungsschreiben an die Ostseemächte, die Hanse, selbst das Kontor, derzeit zu Utrecht. Absichtlich hoben sie in den letztern besonders hervor, daß sie im Interesse des deutschen Kaufmanns so gehandelt hätten. Aber ihre übertriebenen Hoffnungen auf die Hilfsbereitschaft der Hanse wurden bald zunichte. Lübeck beglückwünschte zwar Danzig zu seinen erstaunlichen Erfolgen. Gespannt wartete die Lübecker Bürgerschaft die weitern Ereignisse im Osten ab, politische Wetten wurden vor dem Stadtgericht geschlossen.[1]) Aber die dringend gewünschte Anleihe schlug Lübeck den preußischen Städten ab. Es beschränkte sich darauf, seine guten Dienste zur Vermittlung anzubieten, wozu es auch vom Kaiser beauftragt war.[2])

Das Kontor zu Utrecht warnte sofort die preußischen Kaufleute im Westen und die preußische Baienflotte vor Anschlägen des Ordens. Aber diese wäre fast schon eine Beute König Christians von Dänemark geworden, als sie im Juni in den Sund einlief. Gerade noch rechtzeitig wurde sie von einem Agenten Danzigs, der in Kopenhagen Söldner anwerben und die Stimmung der Dänen erkunden sollte, gewarnt und entkam.[3]) Der Dänenkönig war von verschiedenen Seiten, auch vom Orden selbst, namentlich aber durch ein Gutachten Kurfürst Friedrichs II. von Brandenburg beeinflußt, der ihm sogar geraten hatte, den preußischen Städten die hansischen Privilegien in Dänemark zu entziehen. Andererseits nahm der Kurfürst gegen 40 000 Gulden vom Orden die Neumark zum Pfand und sicherte dadurch dies Land vor polnischer Besitzergreifung.[4])

Die Neumark wurde nun der Sammelplatz für die reichlichen Söldner- und andern Hilfszuzüge, die dem Orden aus Deutschland zueilten. Um Konitz, das schnell wieder in die Hände des Ordens

[1]) Lüb. UB. IX n. 230.

[2]) Töppen, Akten, IV. S. 199, n. 154, 170, HR. 2. IV n. 200—202, 218 bis 222, 224, 228, 230, 231, 233, 270—280, 283—285; Stein i. Hans. UB. VIII n. 283 Bemerk., S. 241 Anm. 2, n. 330 Bemerk.

[3]) Hans. UB. VIII n. 328, HR. 2. IV n. 232.

[4]) Vgl. Stein i. Hans. UB. VIII n. 330 Zusatz.

gekommen, den strategisch wichtigsten Punkt für seine Verbindung mit Deutschland, zog sich der erste große Kampf zusammen. Am 18. September 1454 erlitt hier das stattliche polnische Heer, bei dem sich König Casimir selbst befand, durch ein erheblich schwächeres Ordensheer eine überaus schwere Niederlage. Es wurde auf Thorn zurückgeworfen. Auch die Belagerung der Marienburg mußte aufgehoben werden. Der Anhang des Ordens im Lande begann wieder sein Haupt zu erheben. Nach den Monaten rat- und kopfloser Verwirrung erwachte die alte militärische Leistungsfähigkeit und ging der Orden allenthalben zum Angriff über. Polen und der Bund hatten sich aufs schwerste getäuscht, wenn sie leichtes Spiel mit ihm zu haben geglaubt hatten.

Umfassende Unternehmungen ins Werk zu setzen, entscheidende Schläge zu führen, fehlte es beiden Teilen, namentlich dem Orden, an Geldmitteln. Auch der Bund mußte eine neue Abgabe nach der andern einführen und seine bedeutendste Geldmacht Danzig sah sich genötigt, ein finanzielles Opfer nach dem andern zu bringen, um das begonnene Werk durchzuführen.[1]) Bis zum Juli 1455 kam der Orden wieder in den Besitz der drei Städte Königsberg und damit eines Seehafens, was überaus wichtig für die Fortsetzung des Krieges war. In Thorn wurde im September 1456 ein Aufstandsversuch innerhalb der Gemeinde, der den Zweck verfolgte, die Stadt unter die Ordensherrschaft zu bringen, durch Hinrichtung von 102 Aufrührern unterdrückt. Dann versuchte in Danzig ein Kaufmann Martin Kogge dasselbe, aber die Mehrzahl der Bürgerschaft widerstrebte der Herstellung der Ordensherrschaft.[2]) Die Unterstützung durch den Polenkönig, dessen Eifer sich nach den ersten schweren Mißerfolgen sehr abgekühlt hatte, war lau und auch durch finanzielle Schwierigkeiten bedingt. Papst und Kaiser verhängten Bann und Interdikt über den Bund. Ungünstige Verhältnisse Danzigs zum Ausland kamen hinzu, die Stellung des Bundes zu verschlechtern.

Der Orden jedoch war durch seine gänzliche Mittellosigkeit verhindert, diese Umstände auszunützen. Sein Land mit Städten und Schlössern hatte er den Söldnern für ihren Sold zum Pfand setzen müssen. Vergeblich begehrten sie Geld. Dann begannen sie, zunächst die böhmischen, dann aber auch die deutschen Haufen,

[1]) Hans. UB. VIII n. 368 u. S. 241 Anm. 2.

[2]) Töppen, Akten, IV n. 342, vgl. S. 623ff., Script. rer. Prussic. IV S. 523ff.

Städte und Schlösser dem Feind zu verkaufen. Der Bund, vor allem mit Danziger Geld, brachte Burg um Burg und Stadt um Stadt durch „Auskaufung" der Söldner in seinen Besitz und entfernte diese dadurch aus dem Lande. Auf diesem Gebiet, nicht auf dem militärischen lagen die Triumphe des Bundes und Polens über den Orden. Denn im Felde blieb dieser fast immer siegreich, aber seine Mittellosigkeit vernichtete seine kriegerischen Erfolge. Sogar die Marienburg kam durch das Geld Danzigs in den Besitz Polens. Am 8. Juni 1457 hielt König Casimir seinen Einzug in die Hochburg des Ordens, die zwei Tage vorher der Hochmeister fliehend geräumt hatte.

Schon einen Monat vor der Erwerbung der Marienburg hatte sich Danzig vorsichtig und klug vom König den Lohn vorauszahlen lassen. Am 15. Mai verlieh er Danzig, sodann am 24. und 26. August Elbing und Thorn für ihre tatkräftige Hilfe weitgehende Privilegien. Sie bestanden im wesentlichen in dem Verzicht des Königs auf Geltendmachung landesherrlicher Rechte innerhalb und im nähern Umkreis der Städte. Dazu kamen besondere aus den lokalen Verschiedenheiten der Bedürfnisse entspringende Verleihungen. Thorn gestand er statt der gewünschten Hälfte den vierten Teil der Einnahmen der Weichselfähre, den so oft und so dringend begehrten Abbruch Dibaus aber nicht zu. Er lehnte das Gesuch Thorns ab, sein Stapelrecht, das es für Korn bereits handhabte, auf die gesamte Weichselschiffahrt auszudehnen, gewährte aber seine Bitte um Stapelrecht für alle Kaufleute aus Schlesien und allen andern dem Polenkönig nicht unterworfenen Gebieten, die zu Lande nach Preußen verkehrten; die Polen jedoch sollten frei davon sein. In dieser Hinsicht büßte Thorn ein, denn seine frühern Stapelprivilegien hatten gerade für den Verkehr der Polen in erster Linie gegolten.[1])

Wesentlich umfassender waren die Spezialverleihungen des Königs für Danzig. Abgesehen von äußerlichen Ehrenauszeichnungen erhielt Danzig die Landeshoheit in allen Schiffahrtssachen, die Gerichtsbarkeit in Seerechts-, Strandrechts- und Seeraubsangelegenheiten. Die Danziger Kaufleute durften polnische und litauische Waldprodukte u. a. Güter unaufgehalten direkt nach

[1]) Dennoch bestätigte der König gleichzeitig in auffallender Inkonsequenz die ältern Stapelprivilegien Thorns seit 1403.

Danzig führen, nur für die zu Lande kommenden brakepflichtigen Waren sollte der Brakzwang in Braunsberg und Elbing bestehen bleiben. Vor allem erreichte Danzig das große Ziel, nach dem es in der Ordenszeit vergeblich gestrebt hatte, eine sichere Rechtsgrundlage für seine Fremdenpolitik. Die Behandlung der Fremden wurde nach jeder Richtung dem freien Belieben Danzigs überlassen. Was es ihnen an Vergünstigungen gestatten, wie es sie einschränken wollte, lag nun ausschließlich in seiner Hand. Weder konnten fortan die Fremden mit Hilfe der Landesherrschaft den Willen Danzigs beugen, noch konnte diese zugunsten der Fremden auf Danzig einwirken.[1]) Die kommerzielle Machtstellung Danzigs war hierdurch ganz bedeutend verselbständigt und gekräftigt. Und dies kam, was das Verhältnis zu den Nichthansen anbelangte, der gesamten Hanse zugute.

Der Krieg übte zunächst auf die binnenländischen Verkehrsverhältnisse einen umgestaltenden Einfluß aus. Seitdem Königsberg in den Händen und dann die Hochburg des Ordens war, konnte Danzig den Verkehr mit Kowno und Litauen auf dem üblichen Weg nicht fortsetzen. Der wichtige Holz- und Wachsimport aus Litauen nach Danzig schrumpfte stark zusammen. Andererseits war auch nach der Gewinnung der Marienburg die Weichselstraße keineswegs gefahrlos. Namentlich Mewe und Kulm wurden von Ordenssöldnern besetzt gehalten, die den Stromverkehr beunruhigten. Und da nun die preußischen Kaufleute der neuen Vorzüge im Verkehr mit Polen voll teilhaftig werden wollten, mußten seit dem Frühjahr 1458 besondere Maßregeln zur Durchführung und zum Schutz des Weichselverkehrs getroffen werden. Man organisierte daher nach dem beim Seeverkehr herrschenden Brauch die Fahrt in Flotten zwischen Danzig und Thorn. Diese Flotten von Weichselkähnen, die selbst mit Büchsen armiert waren, wurden geleitet durch Kähne, die mit besondern Verteidigungsmitteln ausgerüstet, und große Boote, die mit Söldnern bemannt und durch ihre größere Beweglichkeit zur Abwehr feindlicher Angriffe wohlgeeignet waren. So segelte am 27. Oktober 1459 aus Danzig eine Flotte von 121 Weichselkähnen mit Tuch, Hering und Salz unter Geleit von 21 Söldnerbooten und einem Weichselkahn, auf dem eine

[1]) Töppen, Akten, IV n. 357—359, 365, 380; 367, 369, 384, 385, vgl. n. 275—277, 382. Stein i. Hans. UB. VIII S. 371 Anm. 2, n. 626 Zusatz.

„posteye“, Bastei, errichtet war. Am 2. Dezember kehrte eine Flotte von 50 großen und kleinen Kähnen vornehmlich mit Getreidefracht von Thorn zurück. Am 4. Mai 1460 lief im Geleit von sechs Booten eine Flotte von Danzig nach Thorn aus, um Korn und Lebensmittel zu holen. Am 1. Juni fuhren von hier 150 Weichselkähne, ungerechnet die kleinen, mit Korn, Gerste, Hirse, Speck, Fleisch, Vieh und außerdem 60 Flöße, mit Wagenschoß, Teer, Pech belastet, nach Danzig, fielen aber unterwegs zum Teil den Ordenssöldnern in die Hände. Nicht selten kam es dabei zu blutigen Wasserkämpfen. Die Einzelfahrt auf dem Strom wurde wegen dieser Gefahren von Thorn und Danzig verboten. So war der Gang des Verkehrs den Fluß hinauf und hinab auch in den folgenden Kriegsjahren, öfter kreuzten sich die Flotten unterwegs bei Dirschau, Bromberg und anderswo.[1]) Sein Fortbestand war für die preußische Kaufmannschaft eine Lebensfrage, wie andererseits der Seeverkehr, der zugleich die notwendige Ergänzung und Voraussetzung dieser Verkehrsbewegung war.

Darum muß die Tatsache dieses stattlichen Stromverkehrs, zusammengehalten mit der Nachricht, daß um Ostern 1460 aus dem Danziger Hafen nicht weniger als 319 Schiffe aus- und 245 dort einliefen,[2]) vor allzu düstern Vorstellungen vom Darniederliegen des preußischen und besonders Danziger Handels in dieser Zeit warnen. Und nur so wird es auch verständlich, wie die preußischen Städte die gewaltigen Summen aufzubringen vermochten, die der Krieg verschlang. Immerhin war der Seeverkehr Danzigs seit Beginn des Krieges in starkem Maß von der politischen Stellung der Ostseemächte abhängig geworden. Auch die innern Kämpfe des skandinavischen Nordens blieben nicht außer Zusammenhang damit.

Der Krieg zwischen Dänemark und Schweden war noch 1451 wieder ausgebrochen. Die Hansestädte stellten den Verkehr nach Schweden nicht ein. Die dänischen Auslieger begegneten ihm feindlich, vergriffen sich auch sonst an hansischen Schiffen. Die Privilegien der Hanse in Dänemark und Norwegen waren noch immer unbestätigt. Das Verhältnis zwischen den wendischen Städten und

[1]) Script. rer. Prussic. IV. S. 552, 564, 565, 569, 579, 585ff., 595f., 614, 622, 629.

[2]) Vgl. Hirsch, Danzig, S. 67.

König Christian sah daher nicht nach Frieden und Wohlwollen aus. Und die gegenseitige Stimmung der preußischen Städte und des Königs wurde durch den Wiederausbruch der englisch-dänischen Feindschaft 1451 bedeutend verschlechtert.[1]) Er verbot ihnen im April 1452, wie im folgenden Jahr auch den Holländern, den Verkehr mit England und mit englischen Waren, verlangte die Einstellung der Fahrt durch den Belt, um dem Schleichhandel mit englischen Waren und der Hinterziehung des Sundzolls zu begegnen. Da die Preußen sich hartnäckig nicht daran kehrten, ließ er ihre Schiffe durchsuchen und wegnehmen; das Verhältnis wurde immer gespannter.[2])

Dagegen war in einer anderen Richtung die Besorgnis der wendischen Städte wohl grundlos. Im Februar 1452 hatte sich König Christian in Wilsnack mit verschiedenen niederdeutschen Fürsten getroffen. Auch Boten der wendischen Städte waren erschienen, aber nicht zu allen Beratungen der Fürsten zugezogen worden. Der König scheint von den Fürsten besonders Rat und Hilfe wegen Schwedens und wegen einer Anwerbung der seit der Belagerung von Soest berüchtigten böhmischen Söldnerbanden begehrt zu haben.[3]) Es mochte ihm aber nicht unlieb sein, daß die Städte hinter den geheimen Verhandlungen Anschläge auf ihre Freiheit argwöhnten und dadurch von einer etwaigen Parteinahme für Schweden abgehalten wurden. Denn zuvor schon hatte Karl Knutson durch einen verheerenden Einfall in Schonen den Krieg eingeleitet. Ein Gegenvorstoß Christians zu Lande und zur See gegen Stockholm schlug im August 1452 fehl.[4])

Hatten die Neutralen zuvor schon fast nur über die in dänischen Diensten stehenden, kaum aber über die schwedischen Auslieger[5]) zu klagen gehabt, so wurde ihre Lage noch viel gefährlicher, da nun Graf Gerd von Oldenburg, des Dänenkönigs jüngerer Bruder, als fürstlicher Seeräuber größeren Stils auftrat. Nach der ruhm-

[1]) HR. 2. IV n. 24, 50 § 3, Hans. UB. VIII n. 80, 97, 106, 133, 134. Siehe Band I S. 347 f.

[2]) HR. 2. IV n. 80, 81, Hans. UB. VIII n. 70, 97, 137, 138, 140, 143, 146, 202, 228, 250, 254, 257, 261 u. a. Christensen, Unionskongerne, S. 209.

[3]) HR. 2. IV S. 38, n. 61, Lüb. Chronik, b. Grautoff, II S. 147 f., Strals. Chron. I S. 198.

[4]) Styffe, Bidrag usw. III S. XLIX ff.

[5]) Hans. UB. VIII n. 130 u. Anm. 2, S. 105 Anm. 1, n. 204, 237.

losen Rückkehr seines Bruders aus Schweden ging er mit 15 Schiffen in See, Kriegsvolk, dem der König den Sold nicht zahlen konnte, fand er genug und wies es auf die voraussichtliche Beute an. Bald brachte er eine holländische Flotte von 22 Schiffen nach Kiel ein. Auch Lübecker und Livländer erlitten dabei und sonst durch seine Expedition Verluste. Weder der König noch Herzog Adolf schienen willens, das Treiben Gerds zu unterdrücken.[1]) Ende Oktober schlug daher Lübeck dem Hochmeister ein gemeinsames Einschreiten gegen den Seeraub überhaupt vor, aber der Hochmeister und Danzig ersuchten vorsichtig um nähere Mitteilung, was Lübeck beabsichtige. Durch ernste Vorstellungen veranlaßte es dann in Verbindung mit den anderen wendischen Städten Herzog Adolf, sein eigenes Land seinem Neffen als Rückhalt für weiteren Seeraub zu verschließen und in demselben Sinne auch auf seinen königlichen Neffen einzuwirken. Im Frühjahr 1453 befriedete Lübeck mit zwei kleinen Schiffen die See, obzwar bereits am 28. Januar ohne Zutun und Beteiligung der Städte zwischen Dänemark und Schweden ein Stillstand geschlossen war, der nachmals bis Pfingsten 1455 weiterverlängert wurde.[2]) Graf Gerd jedoch zog aus Lübecks Verhalten die Folgerung, daß er und mit ihm über hundert Adlige ihm Fehde ankündigten. In Delmenhorst, wohin er sich nun zurückzog, ließ er eine Anzahl reisender Kaufleute von Lübeck, Hamburg und Braunschweig aufheben, nahm ihnen ihre Wagen und Waren ab; nur die gefangenen Hamburger gab er ohne Lösegeld frei. Als Antwort darauf erließ Lübeck mit Zustimmung der Hanse im Januar 1454 ein Verbot des Verkehrs mit den Grafschaften Oldenburg, Delmenhorst und Hoya und auf allen Straßen derselben.[3])

Auch in der Nordsee mußten die Städte nun die Beunruhigung ihrer Kauffahrer befürchten, und dazu hörte sie in der Ostsee nicht

---

[1]) HR. 2. IV S. 86f. u. Anm. 1, n. 180 § 3, Hans. UB. VIII n. 213 u. Zusatz, S. 182 Anm. 4, n. 1261 § 3, 4; 183, 194 u. Anm. 1, 202, 228, 250, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 214f.

[2]) HR. 2. IV n. 118, 119, 125, 126, S. 91 Anm. 2, Stein i. Hans. UB. VIII S. 148 Anm. 2, S. 149 Anm. 2, S. 166 Anm. 1, n. 251 Zusatz, vgl. Christensen a. a. O. S. 217ff.

[3]) Tratziger, Chronika, S. 186, Lüb. Chron. b. Grautoff II S. 161f., Hans. UB. VIII n. 243 u. Zusatz, 287, S. 200 Anm. 8, HR. 2. IV n. 196 § 16, 18, 29, 203, 273.

auf. Die hansischen Privilegien im Norden blieben unbestätigt und Verletzungen ausgesetzt. Den Holländern dagegen erteilte König Christian seit 1452 die Bekräftigung der ihrigen.[1]) Doch empfanden es die Hansen als Erleichterung, daß er im Oktober 1453 bei seiner Anwesenheit in Bergen Olaf Nielsson absetzte. Dieser hatte sich der Bevölkerung, übrigens auch den Deutschen durch große Schatzungen verhaßt gemacht. Sein Nachfolger wurde Magnus Green, der die Partei gewechselt hatte. Zugleich vermittelte der König zwischen Nielsson und den Hansen einen Frieden und gestattete ihnen bei künftiger Verletzung desselben bewaffnete Selbsthilfe.[2]) Die schwere Gereiztheit der wendischen Städte über die Rücksichtslosigkeiten des Königs wurde hierdurch jedoch kaum vermindert. Er selbst fühlte sich dauernd gereizt durch die preußischen Städte, die sich um seine Verkehrsverbote nicht kümmerten. Nur ein kurzfristiger Stillstand vereinigte Dänemark und Schweden. Unter diesen Umständen konnte jede politische Veränderung im Bereich der Ostseemächte zu neuen und überraschenden Kombinationen führen.

Wie schon erwähnt, ergriff König Christian nach dem Ausbruch des Aufstandes in Preußen gegen die Rebellen Partei. Der Groll auf Danzig und fürstliches Solidaritätsgefühl, das ihn mit dem Hochmeister verband, hatten an diesem Schritt gleichen Anteil. Da ihm die preußische Baienflotte entwischte, hielt er im selben Monat, Juni 1454, neun Schiffe an, die in Lübeck, Danzig und Wismar beheimatet waren, griff dann auch noch andere auf und ließ sie kriegsmäßig ausrüsten. Da mieden auch die anderen Hansen die Sundfahrt. Der Hansetag zu Lübeck im Sommer 1454 bedrohte sogar die ungehorsamen Schiffer mit Strafen, die, obwohl von den Kaufleuten zur Fahrt durch den Belt verfrachtet, doch durch den Sund segelten.[3]) Des Königs Gewalttaten versetzten die Städte in eine sehr ernste und erregte Stimmung. Die Verbindung mit Danzig, um etwas Gemeinsames gegen den König zu unternehmen, wurde ernstlich von ihnen erwogen. Der Hansetag stellte dem König und Reichsrat, indem er zugleich Herzog Adolf um seine Vermittlung bat, eine Art Ultimatum, ob der hansische Kaufmann in

---

[1]) Siehe Band I S. 435.

[2]) HR. 2. IV S. 126, n. 349 § 2, Hans. UB. VIII n. 400, Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 159 f.

[3]) HR. 2. IV n. 248 § 30.

Frieden und auf dem Boden seiner alten Rechte in den Ländern des Königs verkehren könne, ob der König für die vorgefallenen Gewalttaten Entschädigung leisten und ob der hansische Kaufmann künftig vor seinen Untertanen, vor Graf Gerd und dessen Helfern sicher sein werde. Für den Fall, daß die Antwort des Königs unbefriedigend laute, erteilten die versammelten Städte Lübeck und seinen Nachbarstädten Vollmacht, die Sundfahrt zu verbieten. Nötigenfalls wollten sie auch die letzten Konsequenzen nicht scheuen, „al solden se de banner umme den stok binden.“[1])

Inzwischen näherte sich Karl von Schweden allen Mächten, die mit dem Dänenkönig in schlechten Beziehungen standen, Danzig und dem Polenkönig, Lübeck, den Engländern.[2])

Mit Mühe bewog der dänische Reichsrat, der politisch besonnener war als sein Herr, den König, auf die Forderungen der Städte entgegenkommende und beruhigende Zusagen zu erteilen.[3]) Aber die Hinrichtung pommerscher Seeräuber, die von den lübischen Friedeschiffen aufgebracht waren, veranlaßte den dänischen Hauptmann auf Gotland Olaf Axelson, der die Gerichteten für seine Knechte erklärte, Lübeck einen großen Holk mit mannigfaltiger Ladung wegzunehmen. Er ließ diese in Kolberg und Rostock verkaufen. Der Aufforderung Lübecks, die Güter als geraubte zu arrestieren, wagte selbst Rostock nicht nachzukommen.[4]) Noch bedenklicher wurde die Spannung zwischen dem König und den wendischen Städten, da Graf Gerd Ende 1454 offen Partei für den Orden ergriff und jedermann vor dem Verkehr mit den aufständischen preußischen Städten warnte. Es verlautete auch, daß Olaf Axelson und Olaf Nielsson zur Schädigung des hansischen Verkehrs in See gehen wollten.[5]) Im Frühjahr 1455 verboten die Städte bis auf weiteres strengstens den Verkehr nach den nordischen Reichen. Für die Verbindung mit Bergen wurden in Lübeck besondere

---

[1]) HR. 2. IV n. 248 § 1—3, 20, 249 § 10, 11, 251 § 7, 258—262, vgl. 281, 284, 295, Christensen, a. a. O. S. 244.

[2]) HR. 2. IV n. 289—291, 293, 294, Hans. UB. VIII n. 350, 361 u. Anm. 3, Christensen a. a. O. S. 241 f.

[3]) HR. 2. IV n. 292.

[4]) Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 168 f., Hans. UB. VIII n. 369, S. 242 Anm. 1, vgl. S. 245 Anm. 2, n. 1194, HR. 2. IV n. 322, 422 § 13.

[5]) HR. 2. IV n. 329, 330, 333.

Sicherheitsmaßregeln getroffen.[1]) Lübeck sandte vier Friedeschiffe aus, deren Unterhaltungskosten die hohe Summe von fast 6000 M. lüb. betrugen, und nötigte durch sie Olaf Axelson, wenigstens den im letzten Herbst genommenen Holk herauszugeben und Bezahlung der Ladung zu geloben.[2])

Daß Lübeck das Verhältnis zu Dänemark forcierte, hing sicherlich mit dem am 25. Mai 1455 bevorstehenden Ablauf des schwedisch-dänischen Stillstands zusammen. König Christian war im Begriff zwischen zwei Feuer zu kommen. Er mußte befürchten, daß die Städte sich Schweden nähern, mit Danzig verbinden, die von Karl Knutson dargebotene Hand annehmen würden. Deshalb veränderte er nun plötzlich seine Haltung und suchte dringend eine Verständigung mit den Städten.[3])

Mitte Mai 1455 trafen in Flensburg zusammen der König und seine dänischen Räte und die Ratsboten der Städte Lübeck, Rostock, Stralsund und Wismar unter Führung des Lübecker Bürgermeisters Johann Lüneburg. Als Vermittler erschienen Herzog Adolf von Schleswig und Bischof Arnold Westfal von Lübeck. Die Verhandlungen waren sehr kurz. Die Sachlage war für den König von zwingender Einfachheit. Am 16. Mai wurde zwischen beiden Teilen ein Friede aufgerichtet und besiegelt. Der König versprach der Hanse in besonderer Urkunde Schutz und Sicherheit ihres Verkehrs in Dänemark vor ihm, seinen Untertanen und Anhängern und bei etwa vorkommenden Schädigungen sofortige Beihilfe zur Rückerlangung der Güter. Am folgenden Tag bestätigte er die hansischen Privilegien in Dänemark mit dem wichtigen Zusatz, daß alle denselben widerstreitenden Freibriefe ungültig sein sollten, die er oder seine Vorgänger jemand erteilt hätten. Er wollte Olaf Axelson und alle Schädiger des Kaufmanns zur Einstellung der Räubereien, Rückgabe und Bezahlung der genommenen Güter anhalten und den Städten die Verluste, die sie in Dänemark und Norwegen erlitten hätten, bezahlen.[4]) Auch den Vergleich zwischen dem Kaufmann zu Bergen und Olaf Nielsson

---

[1]) Strals. Chron. I S. 204, Baier, 2 Strals. Chron. S. 30, HR. 2. IV n. 336. 337.

[2]) Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 169, 176, HR. 2. IV n. 322, Hans. UB. VIII n. 413 u. Anm. 1.

[3]) Vgl. auch Christensen a. a. O. S. 222, 246, 248.

[4]) Hans. UB. VIII n. 398, 399 u. Anm. 1, HR. 2. IV n. 338 § 1—3, 8, vgl. 379, 381.

bekräftigte er vollinhaltlich. Er verhieß jenem seine Hilfe bei der Abwehr unbilliger Belastungen, befahl seinen Amtleuten und Vögten in Norwegen, dem hansischen Kaufmann bei Einmahnung seiner Schulden beizustehen, alles dies jedoch vorbehaltlich der Zustimmung des norwegischen Reichsrats, ohne dessen Mitwirkung er auch die norwegischen Privilegien der Hanse nicht bekräftigen wollte.[1]) Aber schon am 23. April hatte er den Bremern ihre Privilegien in Norwegen bestätigt. Und in Flensburg erlangte Rostock eine zeitlich unbegrenzte Anerkennung seiner Freiheiten in Opslo und Tunsberg, die vom König bisher immer nur für kurze Fristen bewilligt waren.[2])

Demgegenüber scheinen die Städte irgendwelche wesentlicheren Zugeständnisse dem König nicht gemacht zu haben. Sie wollten später weder davon etwas wissen, daß sie dem König in Flensburg ein Recht eingeräumt hätten, sich ihrer Schiffe nötigenfalls für seine Kriegszwecke zu bedienen, noch vor allem davon, daß sie sich zum Abbruch ihres Verkehrs mit seinen Feinden, Schweden und Preußen, verpflichtet hätten. Es scheint, daß dänischerseits unverbindlichen Äußerungen der Städteboten zuviel Gewicht beigemessen ward.[3])

Die wendischen Städte nutzten also die Lage des Königs bis zum äußersten aus. Der König band sich ihnen gegenüber vollständig die Hände wie in Dänemark, so bald darauf auch in Norwegen. Und dadurch wurde der diplomatische Sieg der Städte erst vollständig. Als er nach Elfsborg, der wichtigen schwedischen Grenzfestung, kam, mußte er erst Olaf Nielsson, der diese inzwischen in Besitz genommen hatte, wieder an sich ketten, um seinen Übergang zu Karl Knutson und damit den Verlust der Festung zu verhindern. Nielsson forderte Wiedereinsetzung in seine Stellung zu Bergen für sechs Jahre. Schweren Herzens mußte der König einwilligen.[4]) Am 1. Juli 1455 stellte dieser dann in Gegenwart des norwegischen Reichsrats dort auch für den Verkehr der Hansen in Norwegen eine Friedens-, Schutz- und Sicherheitsurkunde aus

[1]) Hans. UB. VIII n. 400, HR. 2. IV n. 338 § 9.

[2]) Hans. UB. VIII n. 397, 401, 425, vgl. 23, 304; siehe Band I S. 347.

[3]) Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 176 f., HR. 2. IV n. 338 § 4, 373—376, 395, 467, Hans. UB. VIII n. 406, 504, 546, vgl. Stein Zusatz zu n. 403, Christensen, Unionskongerne, S. 254 Anm. 1.

[4]) Christensen a. a. O. S. 256 ff.

und bestätigte die hansischen Privilegien in Norwegen. Alle mit diesen widerstreitenden anderweitigen Verleihungen sollten ungültig sein. Nur mit großem Widerstreben hatte ein Teil des Reichsrats diesen Zugeständnissen zugestimmt. Aber der lübische Ratsherr, der den König begleitet hatte, sprach gegen seine Heimat die Ansicht aus, daß der König nicht verweigern werde, was Lübeck und andere Hansestädte von ihm begehren würden.[1]) Am 9. Juli folgte ein allgemeines, sehr ernst gehaltenes Friedensgebot des Königs für Norwegen, durch das Raub und Friedensbruch mit dem Tod bedroht und den Frevlern selbst der Schutz und Frieden der Kirchen und Klöster abgesprochen wurde. Den deutschen Kaufmann zu Bergen forderte er zur Hilfeleistung gegen jeden auf, der den königlichen Friedensbestimmungen zuwiderhandle.[2]) Er suchte durch diese strengen Gebote den Frieden zwischen den Hansen und Nielsson in Bergen zu erhalten.

Diese jedoch gerieten in Bestürzung und Aufregung über die Aussicht, ihren alten Feind als Vogt wiederzuerhalten. Denn auch trotz des Friedens von 1453 hatte Nielsson mit seinem Bruder und anderen Gesellen fortgefahren, Hansen zu schädigen und Lübecks Feinde, die Engländer, zu begünstigen. Auf seinem Wege nach Bergen nahm er jetzt, unbekümmert um das königliche Friedensgebot, abermals hansische Schiffe und erteilte vier englischen auf zehn Jahre Erlaubnis zum Handel nördlich von Bergen.[3]) Als er nun am 30. August 1455 hier erschien, wurde die Haltung der Hansen und des bisherigen Vogts Magnus Green, mit dem sie sehr gut ausgekommen waren, sofort sehr drohend. Am 1. September flüchtete er mit seinem Bruder Peter und bald darauf auch der durch seine Unterstützung Nielssons den Deutschen ebenfalls verhaßte Bischof Thorleif von Bergen ins dortige Munkelivkloster. Jedoch die Hansen stürmten, angestachelt durch Green und die

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 403, 404 u. Anm. 1, HR. 2. IV n. 348, v. d. Ropp, das. S. 247, Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 178.

[2]) HR. 2. IV n. 345, vgl. n. 348, Hans. UB. VIII n. 405.

[3]) Vgl. HR. 2. IV n. 349 § 4—7, 11, Lüb. Chron. II S. 178f. Vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 260, derselbe über die Frage nach dem Verfasser obigen Aktenstücks, das die Beschwerden des Kontors über Nielsson enthält, als den er den Sekretär des Kontors Christian van Geren erweist, und die Zeit der Abfassung S. 269—276, sowie über diesen Mann und sein Leben das. S. 262—269, und nun auch Bruns i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 307ff.

Seinigen, die Klosterkirche, erschlugen den Bischof nebst verschiedenen anderen Geistlichen, den Bruder und einen Sohn, sowie das Gesinde Nielssons, im ganzen etwa sechzig Menschen. Am folgenden Tage zwangen sie Olaf auf dem Kirchturm zur Übergabe, indem sie diesen ansteckten und dabei das ganze Kloster aufbrannten. Sie richteten ihn hin und bemächtigten sich seiner Güter, wo sie ihrer habhaft werden konnten.[1])

Die Erbitterung hatte die Hansen weit über die Grenze der vom König ihnen erteilten Befugnis zur Selbsthilfe fortgerissen. Papst und König waren durch ihre Tat schwer verletzt und herausgefordert. Aber beide zeigten sich überaus milde. Der Papst, an den das Kontor alsbald seinen Sekretär Christian van Geren sandte, übertrug die Wahrnehmung der kirchlichen Interessen gegenüber den Übeltätern, die Sühnung des Kirchenfriedens im wesentlichen dem Bischof von Lübeck. König Christian aber, dem es keineswegs unlieb war, von dem ihm lästig und durch sein Verhalten in Elfsborg verhaßt gewordenen Nielsson befreit zu sein, tat nichts, die Hansen für die Verletzung seiner Landeshoheit zur Rechenschaft zu ziehen. Die Norweger selbst verurteilten zwar überwiegend die Haltung des Königs und die Tat der Hansen, verhielten sich aber ruhig.[2])

Inzwischen hatte der erwartete und dann Ende Mai 1455 erfolgte Wiederausbruch des schwedisch-dänischen Krieges im Zusammenhang mit dem Ordenskrieg zu ausgeprägter politischer Gruppierung der Ostseemächte geführt. Dem Dänenkönig, der zu Danzig außerdem in äußerst gespanntem Verhältnis bereits stand, mußte mit Rücksicht auf die Bekämpfung Schwedens, dem Orden im Hinblick auf die Unterstützung, die Danzig durch Lebensmittel und Pferde aus Schweden bezog, an einer Unterbindung dieses Verkehrs gelegen sein. Unter diesen Umständen sahen sich Karl von Schweden und Danzig noch mehr aufeinander hingewiesen. Am 1. Juni 1455 erklärte König Christian den preußischen Aufständischen und dem Polenkönig Feindschaft.[3]) Dänische Kaper,

[1]) HR. 2. IV n. 349 § 14, 352, Lüb. Chron. II S. 179 f., die Berichte der Gegenpartei HR. 2. IV n. 351, HR. 3. I n. 61. Vgl. Christensen a. a. O. S. 278 ff.

[2]) Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 180, HR. 2. IV n. 350, 352. Vgl. Christensen a. a. O. S. 282 ff.

[3]) Zur Frage der Absage vgl. Stein i. Hans. UB. VIII S. 277 Anm. 2.

an ihrer Spitze Olaf Axelson, gingen in See, kreuzten vor den livländischen Küsten und Häfen, erklärten alle, die Dänemarks Feinde mit Zufuhren unterstützen würden, ebenfalls für Feinde. Sie vergriffen sich daher auch an neutralen Schiffen, so daß Lübeck schon Anfang Juli Danzig und Reval um vorläufige Einstellung der Schiffahrt ersuchte.[1])

Ein Bündnisanerbieten Karls an den Ordensmeister von Livland rechnete wohl schwerlich auf Verwirklichung und konnte nur den Zweck haben, dem livländischen Orden die Feindschaft Schwedens in Aussicht zu stellen für den Fall einer Verbindung mit Christian. Hier setzte aber deshalb auch dieser seine politischen Hebel an. Denn im livländischen Ordensgebiet trat trotz jahrelanger geheimer und offener Bemühungen des preußischen Bundes ein Abfall der Stände vom Orden nicht ein. Rigas Versuch, sich 1454 der Oberherrschaft des Ordens zu entziehen, war im wesentlichen vergeblich. Die stark erregte Stimmung im Lande hinderte den Ordensmeister, dem Hochmeister wirksam Hilfe zu leisten,[2]) er versuchte aber den Verkehr der aufständischen preußischen Städte mit den livländischen zu unterdrücken. Selbst die Kriegsdrohung Danzigs vermochte Riga und Reval nicht zur Auflehnung gegen diese Politik ihres Meisters zu zwingen. Da gab Danzig im Frühjahr 1456 seinen Ausliegern trotz aller ohne Zweifel ernst gemeinten Freundschaftsversicherungen der livländischen Städte Anweisungen zur Feindschaft gegen sie. Sicherlich war Danzigs scharfes Vorgehen auch dadurch beeinflußt, daß am 7. Oktober 1455 zwischen König Christian und dem livländischen Orden ein Bündnis abgeschlossen worden war, in dem dieser die Kriegshilfe des Königs durch Geldzahlungen erkaufte, eine Verbindung, die übrigens von Christian schließlich nur ausgenutzt wurde, um Geld zu erpressen.[3])

Der Schiffsverkehr der Neutralen mit dem Osten war nun nach allen Richtungen hin den Ausliegern aller kriegführenden Ostseemächte preisgegeben. Danzig erklärte sofort allen Verkehr nach der Balge, d. h. ins frische Haff nach dem eben vom Orden wieder-

[1]) HR. 2. IV n. 367, 368, 369 § 10, 373—376, vgl. S. 284 Anm. 2, Hans. UB. VIII n. 406.

[2]) Über die Vorgänge in Livland vgl. HR. 2. IV S. 244 Anm. 1, n. 326, Schiemann, Rußl., Polen u. Livland, II S. 136ff.

[3]) HR. 2. IV n. 316 § 9, 320, 324—327, 377, 378, 394, 419, 422 § 11, 427, Hans. UB. VIII n. 459, vgl. Christensen a. a. O. S. 290f., 313ff.

gewonnenen Königsberg, wie natürlich auch nach Memel für eine feindselige Handlung. Es suchte das Fahrwasser in der Balge durch Pfähle unpassierbar zu machen und verhinderte auch gewaltsam durch Auslieger den Verkehr. Es wollte verhindern, daß dem Orden über See Söldner, Waffen, Munition, Lebensmittel zugeführt wurden, und fürchtete auch, daß der neue Fremdenverkehr in Königsberg, dem der Orden bereitwilligst entgegenkam, den Handel Litauens dorthin ziehen werde.

Die Lage und der Gang des Ostseeverkehrs wurden ganz eigentümlich. Die Engländer konnten wegen der Feindschaft mit Lübeck und Dänemark die Ostsee überhaupt nicht befahren. Schon im Frühjahr 1454 hatte der Ausbruch des Ordenskrieges das Brügger und Lübecker Bernsteinpaternostermacheramt in Aufregung versetzt. Beide suchten gemeinsam durch eine Gesandtschaft eine Verständigung mit Danzig über den Fortgang des Bernsteinhandels zu erzielen. Aber den Vorschlag Lübecks, diesen zu monopolisieren, konnte Danzig nicht verwirklichen, da Königsberg in die Hände des Ordens kam. Der Orden hielt diesen Handelsartikel fest. War der direkte Versand von Königsberg nach Lübeck der Danziger Kaper wegen gefährdet, so wurde der Bernstein über den Strand, oder wenn auch dieser Weg zu unsicher, sogar über Kowno zur weiteren Beförderung nach Riga geschickt.[1])

Der Fremdenverkehr nach Königsberg und Riga nötigte Danzig im Frühjahr 1456, zum erstenmal in großem Maßstab Auslieger in Tätigkeit treten zu lassen. Den Hochmeister, den Ordensmeister von Livland, ihre Städte und Untertanen, den Dänenkönig und seine dänischen Untertanen bezeichnete es ihnen als Feinde, außerdem alle Besucher der preußischen und livländischen Ordenshäfen.[2]) In den folgenden Jahren nahm dies Kaperwesen Danzigs noch größere Ausdehnung an. Im Jahre 1458 belief sich die Zahl der von Danzig ausgegebenen Kaperbriefe auf über 28. Auch Klockener, einer der Helden des wendisch-nordischen Seekriegs, nunmehr als „de olde“ bezeichnet, gehörte dazu.[3]) Und andererseits

[1]) HR. 2. IV n. 270, 278, Hans. UB. VIII S. 229 Anm. 1, n. 329, 335, 336, 338, 341, 390, vgl. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 in den von Stein herausgeg. Handelsbriefen aus diesen Jahren S. 110f., 115, 118, 123.

[2]) Hans. UB. VIII n. 450, vgl. n. 484, 675.

[3]) HR. 2. IV n. 590, 594, 595, Hans. UB. VIII n. 674, 708, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 89. Vgl. Band I S. 232.

erwarben jetzt Ruhm und Geschicklichkeit nicht wenige, z. B. Eler Bokelmann, Jakob Voß u. a., die Danzig später gegen England losließ und die sich im Westen dann schnell weit und breit so gefürchtet machten.

Schnell waren diese Kaper für alle Neutralen eine verheerende Plage. Der Widerspruch Lübecks gegen die Aussendung derselben und gegen die Beschädigung seiner Bürger in ihrem Verkehr mit Ordenshäfen wurde von Danzig mit vollster Entschiedenheit durch die Erklärung abgewiesen, daß es sich nach dem Verhalten richte, das Lübeck einst im Krieg der wendischen Städte mit Dänemark selbst angewandt habe.[1]) Besonders die Jahre 1458 und 1459, aber auch andere brachten den Neutralen überaus zahlreiche Verluste durch die Danziger Auslieger.[2]) Die Ostseestädte schritten nicht dagegen ein, sie griffen jedoch zu Schutzmaßregeln. Die Flotte der Lübecker Nowgorodfahrer z. B. lief von Reval kommend unter Geleit von 106 Söldnern am 30. Mai 1456 in Lübeck ein.[3]) Nur das kleine, aber bei Schädigungen seines Seehandels stets sehr tatkräftig auftretende Kolberg eröffnete Feindseligkeiten gegen Danzig.[4]) Andere Geschädigte bemühten sich vergeblich, zum Teil mit Hilfe ihrer Städte, die Kraft Danzigs lahmzulegen, Zünfte und Gemeinde gegen den Rat aufzuhetzen.[5]) Andere suchten sich auf eigene Faust Ersatz zu schaffen, ohne deshalb als Seeräuber angesehen zu werden. Die Sinnesart so vieler Danziger Auslieger, aber auch der Auslieger anderer Zeiten wird prächtig charakterisiert durch die Haltung des Jakob Voß gegen König Christian. Er kündigte diesem Fehde an wie ein freier, unbeschränkter Mann dem anderen „und wo ich kome, do bin ich doheyme.“[6])

Besonders richteten die Holländer ihren Verkehr auf Königsberg. Sie hatten schon vor dem Ausbruch des Krieges mit ihren Sympathien auf der Seite des Ordens gestanden, weil er sie gegen die verschärfte Gästepolitik Danzigs in Schutz genommen hatte. Sie erzwangen 1456 die Fahrt durch die Balge, zerstörten die von Danzig angelegten Sperrvorrichtungen, büßten dabei aber verschiedene

[1]) HR. 2. IV n. 593, 594, 599, 603, 605—607.
[2]) Vgl. im Hans. UB. VIII unter den Jahren 1458 ff.
[3]) Hans. UB. VIII S. 296 Anm. 5.
[4]) HR. 2. IV n. 410, 419, 420.
[5]) Hans. UB. VIII n. 1130.
[6]) Hans. UB. VIII n. 1233 u. Anm. 4, 1254.

Schiffe an die Danziger ein. Der Führer der Flotte, der Amsterdamer Bürgermeister Mewes Peter Reynerssoen, bot dann in Königsberg namens seiner Stadt dem Orden Hilfe an gegen die Befreiung der Amsterdamer von dem 1448 eingeführten Schadegeld.[1]) Andererseits entzog Herzog Philipp von Burgund wie auch der Herr von Veere auf Betreiben Amsterdams den Danzigern in Holland und Seeland das Geleit, Amsterdam belegte bei sich ihre Güter mit Arrest. Verständigungsversuche zwischen beiden Mächten waren fruchtlos. Zwischen Amsterdam und Danzig begann der Kaperkrieg.[2])

Bedrohte diese Feindschaft den Seeverkehr mindestens der Amsterdamer in der Ostsee, so schränkte sie den der Danziger im Westen, soweit er überhaupt noch bestand, aufs stärkste ein. Gleichwohl beharrte Danzig darauf, daß die Holländer die Ordenshäfen meiden, andernfalls sich die Behandlung als Feinde durch seine Auslieger gefallen lassen müßten. Dem Orden konnte dieser Bruch nur höchst willkommen sein. Ihm fehlte das wesentlichste, um seinen Feinden zur See wirksam schaden zu können, schiffahrtskundige Leute, seetüchtige Mannschaften, selbst Schiffe. Die Schiffskinder, die von Holländern in Königsberg abgelöhnt wurden, liefen nach Danzig hinüber. Dort fanden sie sofort neue Beschäftigung, in Königsberg nicht.[3]) Aber ein festes Bündnis mit dem Orden mochte Amsterdam selbst schließlich nicht abschließen. Es sah seine Verkehrsinteressen auch ohne ein solches im Ordensland gesichert und wollte das Zerwürfnis mit Danzig nicht überflüssig verschärfen. Die Wiederherstellung eines Friedens zwischen beiden aber verzögerte sich trotz wiederholter Versuche des Herzogs Jahr für Jahr. Im Sommer 1461 erlitten die Amsterdamer im Verkehr mit den Ordenshäfen neuen schweren Schaden durch die Danziger. Auch Schiffe anderer holländischer Städte, denen im übrigen Danzig freien Verkehr bei sich wiederholt zusicherte, wurden von seinen Ausliegern weggenommen, wenn sie Amsterdamer Güter an Bord hatten oder nach der Balge, Memel, Riga und Pernau fuhren. Erst im Februar 1464 kam es durch Vermittlung des Kontors zu Brügge zum Abschluß eines Stillstands auf drei Jahre, der bald auf

[1]) Hans. UB. VIII n. 469 u. Anm. 1, 454, 473, 474, 487. Siehe Band I S. 428.
[2]) HR. 2. IV n. 472, Hans. UB. VIII n. 473, 474, 498, 554.
[3]) Hans. UB. VIII n. 739 Zusatz, 483, 487.

Ersuchen des Herzogs um ein weiteres Jahr verlängert wurde und den Amsterdamern den Danziger Hafen wieder öffnete.[1])

Die Haltung Danzigs, das trotzig und zielbewußt dem Orden, Amsterdam, Dänemark in Waffen gegenüberstand, machte einen bedeutenden Eindruck. Eine politische Gefahr der dänischen Feindschaft wurde von ihm durch die wendischen Städte abgewandt.

Es war vorauszusehen, daß der Flensburger Vertrag ein gespanntes Verhältnis zwischen den wendischen Städten und Schweden zur Folge haben mußte. Und die Gewalttat der Ihrigen zu Bergen legte ihnen ein wohlwollendes Verhalten gegen die schwedischen Pläne des Königs überhaupt nahe. Graf Gerd hatte seine friedestörende Tätigkeit aus der Ostsee nach Friesland verlegt, die Kirche zu Dauensfeld, wo heute Wilhelmshaven liegt, eingenommen und befestigt. 1457 setzte seinen Räubereien ein von Herzog Adolf zwischen ihm und Lübeck vermittelter zweijähriger Friede ein Ziel.[2]) Wenn König Christian sich in einem Bündnis, das seine Gesandten in Köln am 27. März 1456 mit Gesandten Frankreichs abschlossen, u. a. auch Beistand gegen eine etwaige Feindschaft der Hanse oder einzelner Hansestädte zusagen ließ,[3]) so dachte er dabei wohl in erster Linie an Krieg mit Danzig.

Im selben Monat veranstaltete er mit niederdeutschen Fürsten eine Zusammenkunft in Rostock; auch die wendischen Städte waren auf seine Einladung hin vertreten, und der deutsche Orden hatte Boten geschickt. Zu den Verhandlungen der Fürsten wurden die Städte nicht hinzugezogen; sie betrafen vor allem Schweden. Christian begehrte Hilfe, die Fürsten willigten ein, Schweden abzusagen. Trotzdem bewirkten die Gesandten Herzog Adolfs von Schleswig, der selbst nicht anwesend war, daß der König die Städte um Vermittlung eines Stillstands mit Karl von Schweden ersuchte.[4]) Die Aufforderung deckte sich mit ihren eigenen Wünschen. Die Lage in Schweden war einem solchen Schritt günstig. Traten

[1]) Hans. UB. VIII n. 978, 984, 1135, 1204, 1243, IX n. 76, 77, vgl. 142, 154.

[2]) HR. 2. IV S. 269 Anm. 1, vgl. Register; n. 360, 361, 366, Hans. UB. VIII n. 429, später dazu HR. 2. IV n. 447, Lüb. UB. IX n. 498, 528 nebst HR. 2. VII n. 533, IV n. 550.

[3]) Vgl. Stein i. Hans. UB. VIII S. 298.

[4]) v. d. Ropp i. HR. 2. IV S. 301 f., n. 429, 430.

die Städte Schweden feindlich gegenüber oder sperrte Christian den Verkehr Schwedens mit Danzig durch eine Blockade der Weichselmündung, die er den Ordensboten in Rostock verheißen hatte, so war das Volk bei der schon im Lande herrschenden schweren Teuerung einem furchtbaren Schicksal ausgesetzt. Dennoch erzielten die Boten von Lübeck, Rostock und Wismar, die zusammen mit solchen des Kurfürsten von Brandenburg und der Herzöge von Pommern Karl nach Mitte Mai 1456 in Stockholm aufsuchten, keinen Stillstand. Der Versuch der Städteboten, die günstige Gelegenheit auszunutzen, um die Abschaffung verschiedener neuer Auflagen und die Bestätigung der städtischen Privilegien durchzusetzen, schlug ebenfalls fehl. Karl verhielt sich sehr schroff und herausfordernd gegen sie, während er andererseits den Pommernherzögen verhieß, daß er nach der Besiegung seiner Feinde ihre Untertanen im Verkehr mit seinem Reich bevorzugen werde statt der wendischen Städte, die nun dadurch große Herren seien.[1]) Des Schwedenkönigs Verhalten war unter den gegenwärtigen Umständen sehr unpolitisch. Möglicherweise nötigten ihn die schwedischen Großen dazu, sei es aus Abneigung gegen die Städte, sei es um seine Stellung zu untergraben. Denn sie gingen mit dem Plan um, ihn zu stürzen und dem Dänenkönig die Herrschaft zu übertragen.[2])

Bereits hatte der dänisch-schwedische Krieg zur See wieder begonnen. Hansische Schiffe wurden von dänischen Ausliegern geplündert und vom König im Sund zu Kriegszwecken arrestiert.[3]) Dagegen war die Besorgnis Danzigs vor dem Erscheinen einer dänischen Flotte vor der Weichsel grundlos. Die Dänen konzentrierten ihre Kräfte zum Vorstoß gegen Schweden. Ihre Erfolge hier bewirkten im Januar 1457 den Abfall der Schweden von Karl, der die Sympathien des Volkes sich verscherzt und die seiner ehemaligen Standesgenossen nie gewonnen hatte. Ende Februar

---

[1]) HR. 2. IV n. 408, 413, S. 302 Anm. 1, S. 305 u. Anm. 1, n. 433—436, 516 S. 379; Hans. UB. VIII n. 444, 468 u. Zusatz, Grautoff, Lüb. Chron. II S. 184f.; Christensen, Unionskongerne, S. 297 Anm. 2.

[2]) König und Große schoben sich später gegenseitig die Schuld an dem Verhalten gegen die Städte zu, Grautoff, Lüb. Chron. II S. 185, HR. 2. V n. 443 S. 362, vgl. Christensen a. a. O. S. 297ff.

[3]) HR. 2. IV n. 467, 468 sowie zahlreiche Nrn. i. Hans. UB. VIII unter den Jahren 1456 u. 1457.

verließ er sein Reich und floh nach Danzig. Von hier aus suchte er die Hansen für sich und sein Geschick zu interessieren. Auch den englischen König forderte er zur Hilfeleistung gegen den gemeinsamen Feind, den Dänenkönig, auf.[1])

Wir wissen nicht, welchen Eindruck in den wendischen Städten die Vorgänge in Schweden machten. Der ehemalige Syndikus Lübecks, Dr. Arnold von Bremen, wünschte der Stadt am 1. Mai, daß sie die schwedischen und dänischen Dinge und ihre Bürgerschaft gut leite.[2]) Stockholm kapitulierte am 15. März 1457, nachdem der schwedische Reichsrat ihm ein Privileg verliehen und darin u. a. auch die Fortdauer des von den Hansen beanstandeten Pfahlgeldes bestätigt hatte. Gleichzeitig aber suchte sich der Reichsrat den Städten gegenüber zu rechtfertigen und hob die Zollerhöhungen zum Teil auf.[3]) Am 23. Juni wurde König Christian zum Schwedenkönig gewählt, am 3. Juli in Upsala gekrönt.[4])

Schon im Frühjahr hatte Danzig den Schweden, als es vernahm, daß sie Untertanen des Dänenkönigs werden wollten, in konsequenter Weiterführung seines Verhaltens die ihm so wertvolle Freundschaft aufgekündigt. Dem gestürzten Schwedenkönig, der mit reichen Mitteln herübergekommen war, gestattete es, Auslieger gegen seine Feinde auszusenden.[5]) Der Kaperkrieg der Danziger und Dänen gegeneinander erfuhr ebenfalls einen neuen Aufschwung. Die Zahl seiner Auslieger wurde von Danzig, wie schon erwähnt, beträchtlich vermehrt. Bei Bornholm bestanden drei Danziger Kauffahrer auf der Fahrt von Reval nach der Nordsee gegen sechzehn Schiffe der Dänen und des livländischen Ordens am 14. August 1457 ein sehr rühmliches Gefecht, handhabten ihre Artillerie so wirkungsvoll, daß sie ihre Gegner in die Flucht jagten.[6])

Jedoch hatte durch die Verfeindung mit Schweden Danzig seine Lage abermals verschlechtert. Es dachte damals an Frieden,

---

[1]) HR. 2. IV n. 512—514, 517, 520.

[2]) Lüb. UB. IX n. 439.

[3]) HR. 2. IV n. 515, 516, 523, Christensen a. a. O. S. 300 f.

[4]) Über die Bedingungen und den Bericht der Lüb. Chron. darüber vgl. Christensen a. a. O. S. 303 f., 307.

[5]) HR. 2. IV n. 518 u. Anm. 3, 527; 522, 526.

[6]) HR. 2. IV n. 528, Grautoff, Lüb. Chron. II S. 204 f., Script. rer. Pruss. IV S. 547.

wenigstens mit König Christian, der ihm ein überaus gefährlicher Gegner werden konnte. Im September 1457 rief es deswegen die Vermittlung Lübecks an und wandte sich, unterstützt von dem Gubernator Preußens, auch an den schwedischen Reichsrat.[1])

Bereits ein Jahr vorher hatte der Orden sich mit der Bitte um Beilegung des Krieges mit Polen gleichfalls an Lübeck gewandt. Damals aber hatte Lübeck für einen solchen Versuch Unterstützung bei den anderen Hansestädten nicht finden können und ihn unterlassen.[2]) Die politischen Verschiebungen aber, die inzwischen in der Stellung der Ostseemächte eingetreten waren, vor allem auch die bedeutende Vermehrung der Danziger Auslieger, veränderten die Stimmung in den Hansestädten. Die Herstellung eines Friedens zwischen Danzig und dem Norden, die zwar eine Schädigung der Interessen des Ordens sein mußte, versprach mehr als etwas anderes die Zustände für den Verkehr der Neutralen wieder zu verbessern. Selbst die schonischen Vögte der Städte waren der Seeräuber wegen besorgt, die in zunehmender Menge von Dänemark aus die Gewässer unsicher machten.[3])

Den dringenden Vorstellungen Lübecks, die vom schwedischen Reichsrat und von Stockholm unterstützt wurden, gab König Christian nach. Allerdings waren die ersten Verhandlungen, die zwischen dem König und Danzig Anfang Juni 1458 in Stockholm geführt wurden, noch ohne Ergebnis. Es gelang aber den anwesenden Boten Lübecks, Bürgermeister Johann Lüneburg und Ratsherr Johann Westfal, die Einwilligung des Königs zur Fortsetzung derselben zu erhalten. Er gestattete sogar, daß seine Bevollmächtigten in ihrer Begleitung sogleich nach Danzig selbst hinüberfuhren.[4]) Erwägt man die günstige Situation, in der sich König Christian befand, so erscheint der Einfluß Lübecks auf ihn in diesem Augenblick besonders bedeutsam. Zudem bestätigte der König im Verlauf der Stockholmer Verhandlungen am 5. Juni feierlich die hansischen Privilegien in Schweden. Ein halbes Jahr später empfingen zwar auch hier die Amsterdamer vom König die Bestätigung der ihrigen. Doch machte er im Gegensatz zu der

[1]) HR. 2. IV n. 528, 529 u. Anm. I, vgl. n. 591—594, 596.

[2]) HR. 2. IV n. 456, 457, 458 § 19, vgl. 465.

[3]) HR. 2. IV n. 559, 562, 564, 565, 568 § 4, Hans. UB. VIII n. 634.

[4]) HR. 2. IV n. 597, 600—602, 606—611, Hans. UB. VIII S. 441 Anm. 3, Christensen, Unionskongerne, S. 315 Anm. 2, 3.

vorbehaltlosen Anerkennung der gesamten hansischen denselben Vorbehalt wie in ihren anderen nordischen Privilegien, daß sie seinen Untertanen nicht hinderlich seien.[1])

Sicher dürften die Entschließungen des Königs aber auch durch die Schweden selbst, die nach Herstellung des Friedens mit Danzig verlangten, beeinflußt worden sein. Auch mochte er selbst den Wunsch hegen, dem gestürzten Schwedenkönig durch eine Verständigung mit Danzig den Rückhalt an dieser Stadt und damit die Möglichkeit zur Ausführung gefährlicher Anschläge gegen sein schwedisches Königtum zu entziehen. Am 28. Juli 1458 wurde in Danzig nach einmonatigen Verhandlungen unter Vermittlung der Lübecker zwischen den Herrschern von Dänemark und Polen, ihren Untertanen und Verbündeten ein Stillstand bis zum 24. August 1459 geschlossen. Am 1. Mai 1459 sollte zu Lübeck ein Schiedstag stattfinden, auf dem Herzog Adolf und Lübeck von seiten des Dänenkönigs, Wismar und Stralsund von seiten des Polenkönigs Schiedsrichter über den einander zugefügten Schaden und die andern Streitpunkte sein sollten.[2]) Im Oktober 1458 zog dieser Stillstand auch eine übrigens bald wieder gebrochene und dann nicht wieder erneuerte Waffenruhe zwischen dem Orden und Polen nach sich.[3])

Vor allem sollte dem Seeraub durch den Stillstandsvertrag ein Ziel gesetzt sein. Aber noch im Hochsommer machte ein dänischer Auslieger Jesse Mertensson mit fünf Schiffen die westlichen Gewässer der Ostsee unsicher, tat den Hansen schweren Schaden, störte die Fischerei bei Schonen. Fünf lübische Friedeschiffe, die sich mit Rücksicht auf den König sehr vorsichtig benahmen, vertrieben ihn nach der östlichen Ostsee. Danzig jedoch ließ ihn vor der Weichsel aufgreifen und mit etlichen sechzig seiner Gesellen, „alle trefliche junge man“, hinrichten.[4])

Durch das Einvernehmen zwischen dem König und Lübeck war der Friede auf See zwischen Dänemark-Schweden und Danzig wiederhergestellt und Karl Knutson unschädlich gemacht. Durch die erneut zwischen Lübeck und England 1458 ausbrechende Feind-

[1]) Hans. UB. VIII n. 692 u. Anm. 3, 753, v. d. Ropp i. HR. 2. IV S. 434.
[2]) HR. 2. IV n. 612 vgl. n. 620.
[3]) HR. 2. IV S. 472, n. 697, 701.
[4]) v. d. Ropp i. HR. 2. IV S. 434, n. 617, 618, Stein i. Hans. UB. VIII n. 738 Zusatz, vgl. Christensen a. a. O. S. 319.

schaft[1]) erhielt jenes noch größere Festigkeit. Im Frühjahr 1459 schlug Lübeck dem König sogar ein Bündnis zu gemeinsamer Beschirmung des seefahrenden Kaufmanns vor und wünschte auch die Hereinziehung Herzog Adolfs, der anderen wendischen Städte sowie Preußens in dasselbe.[2]) Man sieht, worauf es Lübeck ankam.

Die Verhandlungen zwischen Dänemark und Danzig, die im Mai 1459 und Juli 1462 in Lübeck unter Teilnahme der beiderseitigen Schiedsrichter geführt wurden,[3]) scheiterten. Die enorme Höhe der gegenseitigen Schadenersatzansprüche schloß eine Verständigung aus. Und da die Dänen von der Anerkennung der ihrigen durch Danzig ihre Einwilligung in weitere Verhandlungen abhängig machten, gelang die Vereinbarung solcher 1462 nicht wieder. Dennoch bewirkten die Schiedsrichter die weitere Verlängerung des Stillstands. Er sollte für unbestimmte Zeit mit sechswöchiger Kündigungsfrist fortbestehen. Die Hauptstreitpunkte in den Verhandlungen und auch später freilich waren wie früher schon Sundzoll und Beltfahrt. Die Schiffe Danzigs wurden von den dänischen Beamten im Sund nach englischen Waren durchsucht, mußten einen Nobel als Sundzoll zahlen, durften nicht durch den Belt segeln, um nicht Zoll und englische Waren dem König zu hinterziehen. Es war in dem Beifrieden über diese Dinge nichts festgesetzt und bei dem völlig entgegengesetzten Standpunkt beider Teile eine Vereinigung darüber auch aussichtslos. Danzig wollte sich nur dann dem Zoll unterwerfen, wenn die anderen Hansen dies auch täten. Im Juli 1460 hatte der König selbst zur Strafe zehn Danziger Schiffe in Marstrand weggenommen. Später legte er Kriegsschiffe in den Belt, um den Danziger Verkehr an Ort und Stelle zu bekämpfen. Es herrschte hier in der Tat zwischen den Dänen und Danzigern, wenn diese sich nicht zur Sundfahrt und Zollzahlung bequemen wollten, Krieg trotz des Stillstands, und die gegenseitige Stimmung blieb sehr gereizt. Aber ein Wiederausbrechen offenen Kampfes verhinderte Lübeck.[4])

---

[1]) Vgl. oben S. 33f. [2]) HR. 2. IV n. 675 § 1.

[3]) Statt des inzwischen verstorbenen Herzogs Adolf in den zweiten Verhandlungen Bischof Arnold von Lübeck.

[4]) Sehr reichliches Material vgl. HR. 2. IV n. 677—683, 685, 692, 693, 698—700, 773, V n. 30—37, 105, 107, 111, 135, 137, 138, 247—249, 261, 265, 266, v. d. Ropp das. S. 170; dazu Hans. UB. VIII S. 497 Anm. 1, n. 765, 795, 1160—1168, 1245, IX n. 7, 28, 46, 104.

Auch in anderer Richtung gelang es Lübeck, die Sicherheit des Seeverkehrs zu verbessern. Vergeblich hatte sich Riga im Frühjahr 1459, da der Stillstand zwischen dem Orden und Polen Mitte Juli ablief, um die Sicherung seines Handels vor den Ausliegern bei Danzig bemüht. Nur Reval, weil es ihm keinen Anlaß zu Beschwerden gegeben, wollte Danzig künftig unbehelligt lassen. Dann aber räumte es doch auf Vorstellungen Lübecks auch Riga für den laufenden Herbst Verkehrsfrieden ein, damit der lübische Kaufmann seine Güter von dort unbelästigt ausführen könne, auch später wollte es ihn beiden Häfen gewähren, wenn von ihnen aus weder ihm feindliche Rüstungen vorgenommen, noch die Balge und Memel aufgesucht würden.[1]) Dennoch war die Unsicherheit zur See seit 1460 wieder groß, nicht bloß weil der Ordenskrieg von neuem aufgeflammt war, sondern auch weil König Christian in den Streit der pommerschen Herzöge um das Erbe des 1459 verstorbenen Exkönigs Erich von Pommern eingriff. Wiederholt sandte Lübeck 1460 Friedeschiffe mit nicht unbeträchtlichen Kosten in See. Seine Nowgorodfahrer und Rigafahrer griffen wieder zu dem bewährten Mittel der Flottenfahrt mit starker Söldner- und Artillerieausrüstung.[2])

Im Herbst 1462 erreichte dann Riga den Abschluß eines zunächst nur kurz bemessenen Beifriedens mit Danzig mit gegenseitig freiem Verkehr. Es war ein Schritt zur Herstellung eines allgemeinen Friedens, daß auch der Erzbischof und der Ordensmeister ihn Danzig gegenüber zu beobachten verhießen. Und dieser Stillstand wurde unter dem Einfluß Lübecks wiederholt verlängert und gab für die letzte Zeit des Krieges dem Verkehr der Neutralen mit Riga und Danzigs mit Livland endlich den so erwünschten Friedenszustand.[3])

Ein Ende des preußisch-polnischen Krieges aber war damals noch nicht abzusehen. Eintöniger Kleinkrieg der beiderseitigen Söldnerbanden von Burg zu Burg und von Stadt zu Stadt mit wechselndem Kampfglück und erbarmungslosem Brandschatzen und

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 774, HR. 2. IV n. 686, 702—704, 756, 757 § 5, 765, 768, 769.

[2]) HR. 2. IV n. 770, V n. 27, 28, Hans. UB. VIII n. 775 u. Anm. 2, 936, 962.

[3]) Vgl. HR. 2. V S. 22 Anm. 4, n. 60 § 7, 374—382, 390, 402 § 9, 404, 442 § 24, 443 §§ 144, 161, 166, n. 590, 591, 684, 821.

Aussaugen des unglücklichen Landes war jetzt charakteristisch für ihn.[1]) Doch gewann der Orden langsam im Weichselgebiet wieder Boden. Selbst der Verkehr zwischen Elbing und Danzig war nur mit großen Schwierigkeiten und Gefahren möglich. Am 30. August 1460 stand ein Ordensheer sogar vor Danzig, das die Hauptlast des Krieges trug und jetzt die eigentliche Seele des Kampfes war. Ein eiligst herausgerücktes Bürgerheer erlitt eine sehr empfindliche Niederlage. Nach Süden und Westen schnitten die Ordenstruppen Danzig seine Verbindungen ab. Seine Lage war schwierig.[2]) Aus Livland und Deutschland zogen dem Orden wiederholt ansehnliche Streithaufen zu. Seine finanziellen Kräfte und die des treugebliebenen Landes spannte er durch die Einführung neuer Zisen aufs äußerste an. Der Söldnerführer Bernhard von Zinnenberg war an der Weichsel sein kühner und unverwüstlicher Vorkämpfer.

Der preußische Bund war nicht imstande, seinen Söldnerhauptleuten mit durchgreifender Autorität zu begegnen. Polen war des Krieges müde und ließ trotz aller Schutzzusagen den Bund im Stich. Schon bald nach der so eiligen Anerkennung der polnischen Herrschaft war bei manchen Teilnehmern des Bundes der Gedanke aufgetaucht, dann Überzeugung geworden, daß Preußen dadurch seine Lage nicht verbessert habe. Was seitdem geschehen, hatte nur zur weiteren Verbreitung dieser Empfindung auch in den leitenden Kreisen des Bundes beitragen können. Die Erbitterung auf Polen war sehr groß geworden.[3])

Da traten zwei Kriegsereignisse ein, die den Bund wieder Atem schöpfen ließen und aus der Umklammerung durch die Ordenstruppen befreiten. Beim Kloster Sarnowitz westlich von Putzig erlitt ein Ordensheer durch die vereinigten polnischen und Danziger Truppen am 17. September 1462 eine vernichtende Niederlage, die den Orden seiner besten militärischen Kräfte beraubte.[4]) Seitdem wichen die Ordenstruppen Punkt für Punkt endgültig aus dem Weichselgebiet zurück. Mit Aufbietung der letzten Kräfte

---

[1]) Vgl. z. B. Töppen, Akten, V S. 6, 8, 26 f., 28, 54 Anm. 2, 57 u. Anm. 1, 58 ff., dazu dessen Ausführungen S. 199 ff.

[2]) Simson, Danzig im 13jähr. Städtekrieg, i. Ztschr. d. westpr. Gesch.-V. 29 S. 83 f.

[3]) Töppen, Akten, V n. 18—21, vgl. dessen Ausführungen das. S. 204.

[4]) Voigt, Gesch. Preußens, VIII S. 630 ff., richtiger i. Einzelangaben Simson a. a. O. S. 92 f.

versuchte der Hochmeister im folgenden Jahr von Königsberg aus auf dem Wasserweg das hartbedrängte Mewe zu entsetzen. Aber bei Elbing traten seinen 44 Fahrzeugen die Elbinger und Danziger mit 25 Schiffen am 15. September 1463 entgegen und schlugen ihn vollständig.[1]) Die Kapitulation von Mewe am 1. Januar 1464 besiegelte endlich die Verdrängung des Ordens aus dem Weichselgebiet.

Erst durch diese Ereignisse wurden ernstliche Vermittlungsversuche und Friedensverhandlungen in Fluß gebracht. Die verschiedenen Bemühungen darum, 1461 König Christians, 1462 des Böhmenkönigs Georg Podiebrad, 1463 im März auf Wunsch des Kaisers sowie deutscher Fürsten und Städte Lübecks waren noch vergeblich gewesen. Der Lübecker Stadtschreiber Johann Bracht mußte unverrichteter Dinge wieder heimkehren. Polen und der Bund setzten Hoffnungen auf den in päpstlichem Auftrag von Erzbischof Hieronymus von Kreta unternommenen Vermittlungsversuch. sahen sich aber bald darin sehr getäuscht.[2]) Und nun rief Danzig seinerseits die Vermittlung Lübecks an. Im Spätsommer und Herbst 1463 war Bracht abermals in Preußen. Sowohl der Polenkönig und der Bund, als auch unter dem Eindruck der Niederlagen bei Sarnowitz und Elbing der Hochmeister nahmen die Vermittlung Lübecks an.[3]) Am 1. Mai 1464 sollten in Preußen die Friedensverhandlungen stattfinden.

Es gelang Lübeck, wenigstens Lüneburg, Rostock und Wismar zur Teilnahme an den Verhandlungen in Preußen zu bewegen. Von Bremen erhielt es Vollmacht. Auch Boten der livländischen Städte fanden sich später auf seine Aufforderung zu den Verhandlungen ein. Lübeck versäumte nichts, seine Gesandtschaft recht eindrucksvoll zu machen. Es sandte seinen Bürgermeister Heinrich Castorp, dem es einen Ratsherrn und den erfahrenen Stadtschreiber Johann Bracht beigesellte. Vor allem aber bewog es Bischof Arnold von Lübeck, einen Reichsfürsten also, und zwei Lübecker Domherren, der Gesandtschaft sich anzuschließen. Die nicht ganz unwesentliche Frage des Vorrangs und Vortritts bei den

---

[1]) Simson, a. a. O., S. 95 f.

[2]) HR. 2. V n. 397—405, S. 277 Anm. 1, n. 374, 410. Töppen, Akten, V S. 207 f.

[3]) HR. 2. V n. 406—420, 425 u. Anm. 2, Hans. UB. VIII S. 754 Anm. 4.

Verhandlungen wurde zwischen den Lübeckern und den geistlichen Herren in beide Teile zufriedenstellender Weise so gelöst, daß der Bischof und Heinrich Castorp und ihnen folgend je ein Domherr und ein lübisches Ratsmitglied paarweise auftraten.

Als die Vermittler auf ihrer Reise nach Thorn, dem Ort der Verhandlungen, im Juni 1464 die Stadt Marienburg passierten, lief das Volk in den Straßen zusammen und gar manchem standen ob der frohen Hoffnung auf ein Zustandekommen des langersehnten Friedens die Tränen in den Augen. Dann ging ihr Weg durch eine entsetzliche Öde. Die ehemals reiche, wohlangebaute und dicht besiedelte Landschaft zeigte in erschreckender Weise die Spuren des verheerenden Kriegs, die Trümmer stattlicher Dörfer und Städte, die nun von keinem lebenden Wesen mehr bewohnt wurden. Sie stießen auf hungerndes und verderbendes Volk. Die Kirchen waren von den polnischen Söldnern hier wie anderwärts in Pferdeställe und Mannschaftsquartiere umgewandelt.[1]) Am 8. Juni langten sie in Thorn an. Aber der ganze Monat ging noch hin, bis alle den Verhandlungen entgegenstehenden Schwierigkeiten behoben waren. Überaus zahlreich waren die Unterhändler, die von Polen, Preußen, Livland, dem Orden sich um die hansischen Vermittler sammelten.

Aber diesen gelang es trotz aller Mühe nicht, einen Ausgleich oder auch nur eine Annäherung zwischen den feindlichen Teilen zu erzielen. Den Polen wäre es am liebsten gewesen, wenn der Orden Preußen überhaupt geräumt und sich wieder in den Dienst seiner ursprünglichen Mission der Heidenbekämpfung gestellt und deswegen an der Türkengrenze neue Positionen bezogen hätte. Schon 1463 von König Casimir und noch jüngst von Danzig, aber bereits zu König Sigmunds Zeit war dieser Vorschlag gemacht worden. Ein zwanzigjähriger Friede mit schiedsrichterlichem Austrag der beiderseitigen Rechtsansprüche, wie die Vermittler vorschlugen, war beiden Teilen nicht recht. Schließlich gaben die Polen den Vorstellungen der Vermittler soweit nach, daß sie sich durch die Abtretung des Weichselgebiets und die Anerkennung der Lehnshoheit Polens von seiten des Ordens für den ihm verbleibenden Teil Preußens befriedigt erklärten. Aber der Orden wollte auch hiervon nichts wissen. Darauf erklärten die Polen am 21. Juli

[1]) HR. 2. V n. 443 § 45, 47, 48, 68, Grautoff, Lüb. Chron. II S. 287.

weitere Verhandlungen für überflüssig. Die Vermittler kehrten unverrichteter Dinge nach Danzig zurück.[1])

Neben den politischen Zielen der Herstellung eines Friedens in Preußen und wenn möglich auch zwischen König Christian und Danzig[2]) verfolgte Lübeck auch seine Handelsinteressen. Der Preis, den es für seine guten Dienste als Vermittler in Rechnung stellen wollte, war die Freiheit des Handels mit den anderen Gästen im Ordensland, besonders in Danzig, während und außerhalb der Zeit der Jahrmärkte, die Freiheit des Verkehrs innerhalb Preußens und weiter nach Polen und Lemberg, Litauen, Kowno, Wilna, sowie nach Moskau und den Dünaemporien.[3]) Lübeck suchte die alte privilegierte Verkehrs- und Handelsstellung in Preußen wiederzuerlangen, die es um 1300 besessen, seitdem aber infolge des erstarkenden Danziger Handels langsam eingebüßt hatte. Es war dasselbe Ziel, für das Lübeck um diese Zeit auch gegenüber Riga, wie in einem der folgenden Kapitel gezeigt werden wird, eintrat: Freiheit des Gästehandels für die Hansen und Abschaffung der Beschränkungen und Verbote desselben, von denen auch die überseeischen Hansekaufleute mehr und mehr mitbetroffen wurden. Bremen aber konnte Lübecks Hoffnung nicht rechtfertigen, daß es als „Mitstifter des Ordens" in seinem Archiv Privilegien der Hochmeister für den Verkehr der Hanse im ganzen oder einzelner Hansestädte in Preußen finden werde.[4]) So hatten die Lübecker nur die vier bekannten Originalprivilegien des Polenkönigs Wladislaw I. vom Ende des 13. Jahrhunderts zum Erweis ihrer Ansprüche vorzulegen. Trotz aller Zähigkeit aber erreichte Castorp von Danzig nur eine zweifelhafte Zusage, den Ansprüchen Lübecks auf Freiheit des Gästehandels entgegenkommen zu wollen.[5])

Diese Nebenangelegenheit der lübischen Gesandten trat stark in den Vordergrund. Nach einer polnischen Äußerung hätten sie vielmehr für die Ihrigen Freiheiten zu erlangen gesucht, als die Interessen Preußens wahrgenommen und auch wahrnehmen wollen.[6])

---

[1]) HR. 2. V n. 443 § 86—139, n. 444—447, 495—502.

[2]) HR. 2. V n. 442 § 1—5, 8—12, 28.

[3]) HR. 2. V n. 442 § 6, 7, 13—17, 19, 25—27, 32, 33, 35, 36.

[4]) HR. 2. V n. 448.

[5]) HR. 2. V n. 443 § 142. Vgl. Hans. UB. I n. 1202, 1287, 1288, 1311. Stein das. IX S. 84 Anm. 2.

[6]) Hans. UB. IX n. 146.

Das war jedoch übertrieben oder wenigstens nur insofern richtig, als die Friedensvermittlung selbst aus den Handelsinteressen Lübecks hervorgegangen war. Jedenfalls hatten sich die Lübecker dieser eifrig gewidmet, und daß sie scheiterte, war nicht ihre Schuld. Auch einen Versuch der Dänen, bei den Verhandlungen mitzuwirken, hatten sie noch vor Beginn derselben zu vereiteln gewußt.[1])

Es ist beachtenswert, worin die Zeitgenossen die Gründe des Scheiterns dieses lübisch-hansischen Vermittlungsversuchs sahen. Nach der Ansicht der slavischen Chronik sollte Danzig ihn beim Polenkönig hintertrieben haben, weil die Lübecker mit dem Orden seiner Meinung nach sympathisierten. Allerdings hatte Lübeck einige Jahre vorher von Danzig Vorwürfe über parteiische Behandlung der beiderseitigen Auslieger erfahren. Andererseits aber hatte Danzig doch Lübeck mancherlei zu verdanken, vor allem die Herstellung eines leidlichen Verhältnisses zu Dänemark. Und in den Verhandlungen hatten die Lübecker durchaus nicht Polen zu benachteiligen gesucht. Da scheint die Meinung der lübischen Chronik, daß die Polen zuviel gefordert hätten, doch begründeter. Der polnische Geschichtsschreiber Dlugoss aber, der den Verhandlungen beiwohnte, nennt als Hauptgrund die Eifersucht der deutschen Fürsten, besonders des brandenburgischen Kurfürsten, dessen Vermittlung noch soeben von Polen ausgeschlagen worden war. Er habe den Orden bestimmt, nicht zur Schande des deutschen Fürstenstandes städtischen Vermittlern die Ehre der Versöhnung dieses großen Kriegs einzuräumen.[2]) Es ist sehr wahrscheinlich, daß solche Anschauungen mitgewirkt haben. Auch sonst begegnen sie in dieser Zeit. Das Fürstentum suchte mit einem Anflug von Verachtung den Städten deutlich zu machen, daß die große Politik nicht ihres Amtes sei.

Die fehlgeschlagene Friedensvermittlung Lübecks hatte namentlich in dem aufständischen Preußen tiefe Niedergeschlagenheit zur Folge. Gleichwohl sandte Danzig auch 1465 und 1466 seine Auslieger zur Sperrung des Verkehrs nach Memel und der Balge in See.

[1]) HR. 2. V n. 443 § 10, 17, 19, 21—23, 26—28, 30, 31, 36—38, 43, 44, 493, 474, vgl. v. d. Ropp das. S. 274 Anm. 3; Hans. UB. IX n. 101 u. Anm. 2, 105.

[2]) Vgl. die Zusammenstellung der Quellen von v. d. Ropp i. HR. 2. V S. 274 Anm. 2.

Dem wahllosen Seeraub des polnischen Hauptmanns in Frauenburg, Johann Schalski, über den schon die lübischen Gesandten in Danzig sich heftig beschwert hatten, suchte es jedoch nachdrücklich zu steuern. Es zeigte überhaupt das Bestreben, Verwicklungen mit den anderen Ostseemächten wegen seiner Auslieger tunlichst vorzubeugen. Versuche, einen Frieden zu erzielen, wurden vom Bunde 1465 fortgesetzt. Aber erst nach weiteren empfindlichen Verlusten war auch der Orden zum Frieden bereit. Und dieser kam nach zweimonatigen direkten Verhandlungen zwischen Polen und dem Orden in Thorn am 19. Oktober 1466 zustande. Der Orden blieb nur im Besitz des östlichen Preußen, unterwarf sich aber der Lehnshoheit Polens.

Schwer und zögernder als die anderen Mitglieder des preußischen Bundes hatte Danzig den Übertritt auf die Seite Polens vollzogen. Dann aber war es bald die Seele der Kriegsbewegung. Denn die Hilfe der Polen versagte oft ganz und war meistens unzureichend. Da mußte die größte und reichste Stadt des Landes die Hauptlast des Kampfes auf sich nehmen. Und die Kraftanspannung Danzigs während eines dreizehnjährigen Krieges, der nicht selten sich bis unter seine Mauern erstreckte, immer aber sich in seiner näheren Umgebung abspielte, war höchst bedeutend. Der Aufwand Danzigs an Geld betrug nach der zeitgenössischen, gut unterrichteten Olivaer Chronik 470000 ungar. Gulden (= 793125 M. lüb.).[1]) Aber auch Thorn und Elbing leisteten mit 127000 (= 214312½ M. lüb.) bezw. 57000 ungar. Gulden (= 96187½ M. lüb.) ihr möglichstes.[2]) Vergegenwärtigen wir uns die Ausgaben Lübecks während der ersten sieben Jahre des Krieges um Schleswig, 360000 M. lüb., so erscheinen diese Zahlen durchaus nicht übertrieben. Denn vor allem verschlang die ständige Bezahlung und Unterhaltung der eigenen, sodann aber die Auskaufung der Söldner des Ordens höchst beträchtliche Summen. Und andererseits stand den preußischen Städten, um die pekuniären Opfer zu ersetzen, keineswegs in dem Maß die Gunst eines erzwungenen Verkehrs zu Gebote, wie seinerzeit Lübeck im Kampf mit dem Norden. Es ist sehr wahrscheinlich, daß der Kampf der Aufständischen nicht diesen

[1]) Nach der wendischen Münzordnung von 1467 war der ungar. Gulden = 27 lüb. ß, HR. 2. VI n. 58 § 8.

[2]) Script. rer. Pruss. V S. 634.

Ausgang genommen hätte, wenn nicht Lübeck zwischen den Dänenkönig und Danzig getreten wäre und ihn von der Bekämpfung Danzigs abgehalten hätte.

Der lange gestörte, zum Teil unterbrochene Handel konnte nun wieder in Fluß kommen. Danzig sorgte sofort dafür, daß seine Auslieger Ruhe hielten. Verschiedene von diesen traten in die Dienste des Dänenkönigs zum Kampf gegen Schweden. Noch jahrelang aber beunruhigten ehemalige Auslieger des Ordens die östliche Ostsee. Die Lübecker Nowgorodfahrer setzten daher den Verkehr mit bewaffneten Flotten fort.

Nicht in allen Richtungen des Handels kehrten die früheren günstigen Zustände wieder. Nicht alle Hoffnungen, die die preußischen Städte auf ihren Abfall gesetzt hatten, erfüllten sich. Thorn sah mit Schmerz und Entrüstung, daß die Polen Nessau und Neu-Dibau nach wie vor förderten. Seine Beschwerden darüber fruchteten zunächst nichts. Es verlangte vom König im März 1466 auf dem Reichstag zu Petrikau die Durchführung des ihm verliehenen Stapelrechts und beanspruchte dazu wie früher, jedoch wieder vergeblich, auch für die Schiffahrt den Strom hinauf und hinab zum Endpunkt gemacht zu werden.[1]) Im Juli 1469 aber setzte Thorn durch, daß König Casimir seinen Stapelzwang für die fremden Kaufleute auch auf die polnischen ausdehnte, die nach Preußen zu ziehen pflegten.[2]) Im November befahl er zu gunsten Thorns, daß alle binnenländischen Kauf- und Fuhrleute den Weg nach Danzig und Preußen hin und zurück über Thorn und weiter durch Graudenz nehmen müßten.[3]) Aber auch die Danziger suchte Thorn, wiewohl vergeblich, bei ihrem Verkehr nach dem Binnenland durch seine Privilegien dazu zu nötigen.[4]) Stapel- und Straßenzwang waren die Mittel, mit denen Thorn seine Bedeutung als Handelsplatz festzuhalten suchen mußte. Es handhabte sie in schärfster Weise gegenüber den Fremden aus den Binnenländern. Auch Krakau begann sein Stapelrecht gegen dieselben strenger geltend zu machen.

Der lange Krieg und anschließend diese Stapelpolitik Thorns und Krakaus bewirkten in wesentlich größerem Maß, als es bisher

[1]) Töppen, Akten, V n. 35 S. 86 f., n. 63 S. 163 ff.
[2]) Hans. UB. IX n. 609, vgl. VIII n. 626 u. Zusatz.
[3]) Stein i. Hans. UB. IX S. 495 Anm. 6.
[4]) HR. 2. VII n. 234.

geschehen war, daß Böhmen, Ungarn, Mährer, Schlesier und andere Fremde Preußen fernblieben, andere Straßen wählten, andere Verbindungen anknüpften. Es war das Handelsgebiet Oberdeutschlands einerseits, wohin sie nun immer mehr zu gravitieren begannen. Andererseits gewann für ihren Verkehr mit der Küste die Oderstraße nun erst eine dauernde und schnell wachsende Wichtigkeit. Im Zusammenhang damit hob sich die kommerzielle Bedeutung Stettins. Insbesondere sein Heringshandel nach dem Binnenland nahm seit Beginn des Ordenskrieges einen starken Aufschwung und in Verbindung damit seine Stellung im schonischen Fischhandel der Hanse. Um 1475 begann Stettin für Fischimporte einen dreitägigen Marktzwang einzuführen und erhob von hansischen Kaufleuten, die Fisch stromaufwärts führen wollten, eine neue Abgabe. Es machte somit trotz des Protestes der Hanse den Versuch, der in Danzig und Riga bereits erfolgreich durchgeführt war, den Handel mit seinem Hinterland seinen Bürgern vorzubehalten.[1])

Während auf der einen Seite die oberdeutsche Kaufmannschaft, auf der anderen die Konkurrenz Stettins dem preußischen Handel mit den südlichen Hinterländern Abbruch tat, konnte Danzig auch seines Handels mit Litauen nicht recht wieder froh werden. Hier wuchs die Bedeutung Königsbergs, namentlich da nun eine politische Grenze Ost- und Westpreußen schied. Das Recht der Niederlage und Brake der aus Litauen und Samaiten kommenden Asche wurde im Anschluß an den Frieden Königsberg im Streit mit Danzig für die nächsten drei Jahre, aber keinerlei Stapelrecht für andere Waren zugestanden.[2]) Die Zise in Königsberg, die 1460 eingeführt war und nun den Salzhandel Danzigs nach Litauen belastete, wurde 1467 auf Verlangen des Polenkönigs abgeschafft, dem Orden aber die als Entgelt gewünschte Befreiung seiner Untertanen von der Thorner Niederlage nicht zugestanden.[3])

Aber die lange Zeit der Unterbrechung des Handels hatte in Litauen selbst den Umfang der Privilegien und Gewohnheiten der Danziger in Vergessenheit geraten lassen. Die Abgaben von den

[1]) Script. rer. Pruss. IV S. 688, HR. 2. VII n. 300 § 7, 303, Hans. UB. IX S. 681 Anm. 2.

[2]) Hans. UB. IX n. 324, vgl. Töppen, Akten, V n. 84.

[3]) Töppen, Akten, V n. 74 S. 224, 226, 228, n. 75 S. 232 f., n. 77 S. 235 f., 243, n. 79 S. 247.

Höfen und die Zölle in Kowno waren erhöht, Freiheitsberaubungen kamen vor, das eigene Wiegen der Waren wurde ihnen verweigert, „dar doch alle unse kopenschopp opp steyt“. In Wilna wurde ihnen, ganz wie es Danzig selbst machte, der Handel mit den anderen fremden Gästen verboten.[1]) Danzig suchte diesen und anderen Mißständen zu begegnen dadurch, daß es mit Genehmigung des Königs um 1470 dem Kontor in Kowno eine festere Organisation gab. Es ist die älteste, die für dies Kontor bekannt ist. Sie enthält außer über die Verfassung desselben und die Lebenshaltung seiner Mitglieder Vorschriften über den Handel und seine Artikel Pelzwerk, Wachs, englisches Tuch u. a., regelt das Verhältnis zwischen Kaufmann und Schiffer hinsichtlich der Fracht, verbietet die Beschirmung von Nichthansen mit den hansischen Privilegien, die Handelsgesellschaft mit Litauern, Russen, Juden, das Kommissionsgeschäft für Rechnung von Fremden u. a.[2])

Jedoch der deutschen Niederlassung in Kowno war der von Danzig erhoffte neue Glanz nicht mehr beschieden. Zwar wurde der Handel zwischen Danzig und Litauen schnell wieder bedeutend, aber über Kowno begann nun Wilna immer entschiedener emporzuwachsen. Es suchte mit Erfolg namentlich den Salzhandel auf seinen Markt und in die Hände seiner Kaufleute zu bringen. Das deutsche Kontor in Kowno war mit dem Verlust der wichtigsten Grundlage seiner Bedeutung bedroht. Auch die Danziger verlegten zahlreich ihre Läger nach Wilna. Die Disziplin des Kontors löste sich trotz der neugeschaffenen Ordnung mehr und mehr. Ähnlich wie die rigisch-hansische Faktorei in Polozk ging die zu Kowno gleichzeitig einem schnellen Verfall entgegen.[3])

Denn mehr und mehr wurden die deutschen Städte der östlichen Küsten selbst die eigentlichen Umschlagsplätze des Handels. Ihre Bürger zogen sich von den binnenländischen Faktoreien zurück, sie ließen sich die Waren bringen. Das ältere System des Verkehrs verfiel, seitdem die Küstenstädte des hansischen Ostens sich in den Besitz des Stapels mit den Verboten des Handels der Gäste untereinander, der Seefahrt der binnenländischen, der Landfahrt der überseeischen gesetzt hatten. Danzig insbesondere war durch das

[1]) Hans. UB. IX n. 416, 427, 452, vgl. S. 841 Anm. 1.
[2]) Hans. UB. IX n. 688.
[3]) Vgl. Hirsch, Danzig, S. 282 ff.

große Privileg von 1457 in allen Fragen der Gästepolitik gänzlich unabhängig vom Landesherrn geworden.[1])

Die nun ungehinderte Bewegungsfreiheit in handelspolitischer und kommerzieller Hinsicht und die Vereinigung mit dem natürlichen geographischen Hinterland bewirkten, daß Danzig fortan innerhalb der Hanse eine noch viel selbständigere Stellung einnahm. Mit dieser mußte die Hanse nun rechnen, wie sie früher mit dem Orden hatte rechnen müssen. Schnell hatte die Politik Lübecks dies zunächst in den hansisch-flandrischen Angelegenheiten zu empfinden. Im wesentlichen nur noch Danzig war der Faktor, mit dem sie in Preußen zu rechnen hatte. Elbings kommerzieller Verfall war durch den letzten Krieg besiegelt. Thorn war zu einem Handelsplatz von nur binnenländischer Bedeutung herabgesunken, erlebte jedoch als solcher noch eine schöne Zeit wirtschaftlichen Blühens und Wohlstands. Königsberg befand sich, zum Teil erst durch den Krieg, in langsamem Aufsteigen.

Im Ausland ward die neue mächtige Selbständigkeit Danzigs zuerst England schmerzlich fühlbar sowohl in der Niederhaltung seiner Kaufleute dort, als auch in der Durchführung der hansischen Ansprüche ihm gegenüber. Die Auslieger, die Danzig seit 1469 so wirkungsvoll gegen England losließ, hatten zum großen Teil ihre Fertigkeiten während des Ordenskrieges im Dienst der Stadt erworben. Jedoch sie waren es auch, die, freilich in ganz anderer Hinsicht, eine Besserung im Verhältnis Danzigs zu König Christian herbeiführten.

2. Die Hanse und der skandinavische Norden.

Das unsichere Verhalten König Christians im Ordenskrieg war in seinen anderen politischen Unternehmungen ebenso begründet, wie die Nachgiebigkeit, die er den Städten gegenüber bewies. Unter jenen war die Erwerbung der Länder Schleswig und Holstein in verschiedenen Richtungen von der allergrößten Tragweite. Am 4. Dezember 1459 war Herzog Adolf von Schleswig kinderlos gestorben. Er war eine durchaus sympathische Erscheinung unter

[1]) Vgl. HR. 2. VII n. 133.

den niederdeutschen Fürsten seiner Zeit gewesen, gleich tüchtig als Staatsmann wie als Krieger. Schleswig hatte unter seiner Regierung endgültig sein deutsches Gepräge erhalten und sich mit Holstein zu einer Einheit verbunden. Zu den wendischen Städten hatte er fast immer in guten Beziehungen gestanden. Er war, wie in geographischem Sinne sein Land, das Mittelglied gewesen zwischen ihnen und Dänemark. Als Oheim und Berater hatte er dem jungen Christian zur Seite gestanden und Spannungen zwischen ihm und den wendischen Städten wiederholt ausgeglichen.

Ansprüche auf das Erbe erhoben der Dänenkönig und Graf Otto von Schauenburg. Die Ritterschaft beider Gebiete verständigte sich über ein einmütiges Verhalten. Sie täuschte die Schauenburger und die Städte über ihre Absichten. Anfang März 1460 traf sie in Ripen ihre Vereinbarungen mit dem König und entschied sich für seine Nachfolge. Sie stellte Lübeck und Hamburg, deren Territorialinteressen aufs entschiedenste der Übertragung der Herrschaft auf den Dänenkönig widerstreben mußten, vor die fertige Tatsache.

Denn die Union der Herzogtümer mit Dänemark schien unmittelbar beide Städte in ihrer Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit bedrohen zu müssen. Bisher war ein solches Ereignis von den Städten in Verbindung mit den Herren und der Ritterschaft Schleswigs und Holsteins immer abgewehrt worden. Nun war es die Ritterschaft selbst, die dem Dänenkönig die Hand gereicht hatte. Lübeck war durch diese Verständigung augenblicklich beiseite geschoben. Erinnert man sich der Dänenfeindlichkeit der lübischen Gemeinde im Kriege um Schleswig gegen König Erich, so wird die Erregung, von der sie nun ergriffen wurde, noch verständlicher. In Ausführungen voll zornigen Schmerzes gedenkt die zeitgenössische lübische Chronik des Ereignisses, wie die Holsten „Dänen“ geworden, sich freiwillig unter die Herrschaft der Dänen gegeben hätten, die bisher von ihnen immer so mannhaft bekämpft worden.[1]) Landesherr Hamburgs war der Dänenkönig geworden, bis vor die Tore Lübecks reichte seine Herrschaft. Die Gewinnung der Herzogtümer als solche war der größte politische Erfolg, den er in seiner langen Regierung über Lübeck errang.

Über die Stimmung Lübecks waren auch die in Ripen ver-

[1]) Lüb. Chronik, herausg. v. Grautoff, II S. 223, vgl. HR. 2. IV n. 773.

handelnden Mächte nicht im unklaren. Sie hüteten sich, sie zu reizen. Der große Freiheitsbrief, den Christian am 5. März 1460 in Ripen für beide Länder ausstellte, sicherte Lübeck alle Freiheiten in denselben zu, die es zu Herzog Adolfs Zeit besessen hatte.[1]) Hamburg aber suchte sofort engen Anschluß an Lübeck. Beide Städte berieten die Erneuerung ihrer alten Tohopesate zur gemeinsamen Verteidigung ihrer Interessen und gemeinsamen Führung aller Verhandlungen.[2]) Ende April verhandelten beide in Segeberg mit dem König und gaben zufriedenstellende Zusagen über ihre Friedfertigkeit ab. Am 14. Mai empfing Lübeck, nachdem sich der König mit den Schauenburgern über die Nachfolge verglichen hatte, die Bestätigung seiner verbrieften Privilegien und seiner alten löblichen Gewohnheiten in den Herzogtümern. Alle von ihm oder seinen herzoglichen Vorgängern erteilten oder noch zu erteilenden Privilegien sollten ungültig sein, insoweit sie den Freiheiten Lübecks widerstritten. Für die Sicherheit der Straßen sollte gesorgt und alle Hansen sollten in ihrem Verkehr mit den Herzogtümern gefördert werden, soweit sie nicht mit dem König verfeindet.[3])

Hamburg erreichte die Bestätigung seiner Privilegien erst am 15. Januar 1461. Der König bewilligte ihm nicht die Anerkennung des erstrebten Stapelrechts für alles, auch das unterhalb seines Hafens an die Elbe gelangende Getreide. Er erteilte den Hamburgern nur das Recht, selbst in beiden Ländern Korn, Vieh und alle anderen Waren aufzukaufen und gegen Entrichtung des schuldigen Zolls auf ihren Markt zu führen. Und als er ein Jahr später ihnen den Genuß ihrer sämtlichen Privilegien in den drei nordischen Reichen bestätigte, gewährte er ihnen auch für diese noch besonders dasselbe Recht.[4])

So war das Verhältnis zu den in erster Linie an dem Herrschaftswechsel in Schleswig und Holstein interessierten Mächten friedlich geordnet. Aber der König hatte Hamburg gezeigt, daß

[1]) Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 218ff., HR. 2. IV S. 540 Anm. 1. Christensen, Unionskongerne, S. 335.

[2]) Hans. UB. VIII n. 879, 881—885.

[3]) HR. 2. IV n. 774, Hans. UB. VIII n. 909—913, 919. Vgl. Christensen a. a. O. S. 339.

[4]) Hans. UB. VIII n. 881 § 7, 884 § 5, 918, 992 u. Anm. 2, 1133. Über Hamburgs Stapelpolitik vgl. Stein, Beiträge etc. S. 49f.

er die wirtschaftlichen Interessen seiner neuen Untertanen zu vertreten willens sei. Schon Herzog Adolf hatte Versuche gemacht, seine Länder von dem alles beherrschenden wirtschaftlichen Einfluß Lübecks und Hamburgs zu befreien. Christian unternahm es, diese Politik fortzusetzen.[1]) Beunruhigte schon dies beide Städte, so forderte sie ein anderer Schritt des Königs geradezu heraus. Am 8. Dezember 1461 erteilte er, wie schon erwähnt, den Amsterdamern ein Privileg für einen Verkehr durch das Herzogtum Schleswig zwischen Husum, Flensburg und Schleswig nebst einem besonderen Zolltarif. Neue Straßen zur Ostsee waren ihnen geöffnet, deren Benutzung von der Hanse nicht ohne weiteres beeinflußt und kontrolliert werden konnte. Ein Gebiet war ihrem Wettbewerb aufgetan, in dem Lübeck und Hamburg bisher kommerziell die alleinigen Herren gewesen waren. Und die Fürsorge des Königs für das nun emporblühende Husum rief den Neid und die Besorgnis Hamburgs noch besonders hervor.[2])

Aber auch sonst waren die Beziehungen zwischen dem König und den Städten durchaus nicht ganz freundschaftlich. Köln war mit ihm entzweit. Der Kölner Handel mußte den Norden meiden. Auch der Verkehr anderer Hansen im Norden litt darunter. Denn der König nahm sich des Marzellus, Bischofs von Skalholt, später Erzbischofs von Trondhjem, an, der von Köln 1451 als Betrüger gefangen gesetzt, aber entflohen war.[3]) Der König zeigte ferner bedenkliche Neigungen, sich in innere Angelegenheiten der Städte einzumischen. Es war ein Punkt, in dem die Städte besonders empfindlich waren. Es war ihnen 1455 gelungen, seine Einmischung in einen Streit Stralsunds mit seinem Bürgermeister Otto Voge, der den König um Schutz angerufen hatte, zu verhindern.[4]) Auch in den sogenannten, freilich recht unblutigen, Lüneburger Prälatenkrieg, den Streit Lüneburgs mit den geistlichen Besitzern der dortigen Salinenpfannen,[5]) von denen verschiedene seine Vermittelung

[1]) Vgl. Lüb. UB. IX n. 815, 846, 876, X n. 168, 509, 515, 516; 528, 531.

[2]) Hans. UB. VIII n. 1093, 1094; vgl. Christensen a. a. O. S. 350ff.

[3]) Ein reiches Material darüber vgl. i. d. Hans. UB. VIII u. IX für die fünfziger und sechziger Jahre.

[4]) Vgl. Fock, Rügensch-pommersche Geschichten, IV S. 194f.

[5]) Vgl. Mittendorff, Der Lüneburger Prälatenkrieg, i. vaterl. Archiv des histor. Vereins f. Niedersachsen, 1843, S. 167ff., 287ff., Havemann, Geschichte der Herzogtümer Braunschweig u. Lüneburg, I S. 699ff.

anriefen, griff er ein. Zusammen mit den Bischöfen von Lübeck und Schwerin erzielte er 1462 die Beilegung der Zwietracht.

Ernster und langwieriger war der Streit zwischen Herzog Heinrich von Mecklenburg und dem ältesten Wismarer Bürgermeister Peter Langejohann, für den seine Stadt Partei ergriff. Der König nahm 1459 auf Bitte des ihm eng befreundeten Herzogs dessen Partei. Er bedrohte die Wismarer an der verwundbarsten Stelle, mit einem Verbot des Verkehrs auf Schonen, und suchte die Stadt dadurch zur Nachgiebigkeit gegen ihren Herrn zu zwingen. Sofort aber trat Lübeck zwischen die bedrängte Genossin und ihre Gegner und verhinderte die Ausführung der Drohung. Im April 1461 schloß es sogar mit Wismar ein Bündnis auf fünf Jahre gegen unrechtmäßige Angriffe und Beschädigungen durch Fürsten und Herren.[1]) Als aber dennoch 1462 der König und der Herzog, der die selbständige Verbindung seiner Stadt mit Lübeck für eine Verletzung seiner Landeshoheit erklärte, gegen Wismar feindselig vorgingen, wußte Lübeck erst den König und durch diesen den Herzog zum Frieden mit Wismar zu bewegen.[2]) Inzwischen war es zum Bruch zwischen Langejohann und seiner Stadt gekommen. Auch dieser fand 1465 Unterstützung bei König Christian. Der Herzog stellte sich auf die Seite der Stadt. Es handelte sich für Lübeck um die Wiederherstellung eines Ratsmitgliedes in seiner Würde, die Durchführung eines wichtigen hansischen Statuts. Darum ging Lübeck in dieser Phase des Streites mit dem König zusammen. Ohne selbst einzugreifen, wußte es diesen geschickt gegen Wismar zu benutzen. Auch der Herzog fügte sich. Wismar gab im Juni 1467 nach. Langejohann kehrte in seine Würde zurück. Den Wismarern stand der Norden wieder offen, den der König ihnen 1466 verschlossen hatte.[3])

Auch die Einmischung des Königs in die Angelegenheiten Oldenburgs mußte die Städte beunruhigen und kränken. In der fast dauernden Feindschaft zwischen Graf Gerd und Bremen[4]) stellte

---

[1]) Hans. UB. VIII n. 1027, 1029.

[2]) HR. 2. V n. 296 u. Anm. 1, VI S. 11f. Anm. 4, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 252ff.

[3]) HR. 2. V n. 640, 812, 813, 815—819, VI n. 30, 31, 34. Vgl. Crull, Die Händel Herrn Peter Langejohanns, i. Meckl. Jbb. 36 S. 55ff.

[4]) Vgl. Oncken, Graf Gerd von Oldenburg, i. Jb. f. d. Gesch. d. Herzogtums Oldenb. II S. 28ff.

er sich auf die Seite seines Bruders, stärkte ihn 1461 durch Mannschaften. Auch aus Holstein kamen ihm Zuzüge. Den Bischof von Münster, besonders aber Herzog Wilhelm den Älteren von Braunschweig hetzte er gegen Bremen auf. Es gab dem Grafen weiteren Rückhalt und rief in den wendischen Städten großes Aufsehen hervor, daß der König Kriegsschiffe vor die Weser und Elbe schickte.[1]) Durch das Eingreifen des Königs nahm der Unfriede großen und den städtischen Verkehrsinteressen sehr schädlichen Umfang an. Das bremische Heer erlitt auf der Borsteler Heide am 27. August 1462 von Herzog Wilhelm eine Niederlage.

Zur Vergeltung sandte Bremen im Frühjahr 1464 Auslieger gegen König Christian und seine Untertanen in See und erklärte jeden Verkehr mit Dänemark für Feindschaft gegen sich. Die Städte gerieten in große Verlegenheit. Ihr Verkehr, der in der Ostsee durch die Kaper Danzigs und des Ordens beunruhigt war, wurde nun durch die vom König herausgeforderte dänisch-holsteinisch-bremische Fehde in unmittelbarer Nähe seiner wichtigsten Straßenzüge und Brennpunkte gefährdet. Einen von Lübeck und Hamburg vorgeschlagenen Sonderfrieden mit Holstein und Schleswig lehnte Bremen ab und verlangte, daß die Landschaften zugleich für den König sich verbürgten. Auch Drohungen beider Städte vermochten Bremens Haltung nicht zu ändern. Schnell hatte der Kaperkrieg Bremens Schädigungen Neutraler und ein neues Aufleben des Seeraubs der Friesen zur Folge. Schon im Mai verständigten sich Lübeck und Hamburg mit den Holländern und Brabantern in Hamburg über die Sicherung der zur Fahrt nach den Niederlanden dort bereitliegenden Handelsflotte.[2]) Im Sommer wurden 46 friesische Seeräuber von Schiffern von Terschelling nach Hamburg eingebracht und dort hingerichtet.[3]) Überdies wurde das Verhältnis zwischen Hamburg und Graf Ulrich getrübt durch den Streit um einen Zoll, den der Graf mit Erlaubnis des Kaisers dem Ostfriesland beherrschenden hamburgischen Bier auferlegt hatte.[4])

Den fortgesetzten Bemühungen Hamburgs und Lübecks gelang es endlich, König Christian und Bremen in einem Frieden zu ver-

[1]) HR. 2. V n. 289, 292.

[2]) Hans. UB. IX n. 90.

[3]) Zahlreiche Akten über diese ganzen Verhältnisse i. Hans. UB. IX.

[4]) Hans. UB. IX n. 135, vgl. v. Bippen, Der Zollstreit zwischen Hamburg u. Ostfriesland, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 119ff.

einigen, der am 22. Mai 1465 in Hamburg abgeschlossen wurde. Stillschweigend gab der König dadurch seine Verbindung mit Gerd auf.[1]) Ihre freundschaftlichen Beziehungen waren ohnehin zerrissen durch die Umtriebe, die Gerd in Holstein gegen seinen Bruder begonnen hatte. Diese hingen zusammen mit den Veränderungen, die sich inzwischen in der Stellung des Königs in den Herzogtümern vollzogen hatten. Auch die schwedischen Angelegenheiten erforderten des Königs Aufmerksamkeit. Die Fehde zwischen Gerd und Bremen aber bestand fort.

Nimmt man zu diesen vielfachen unfreundlichen Beziehungen und Zusammenstößen zwischen dem König und Hansestädten noch hinzu sein gespanntes Verhältnis zu Danzig, wo auch Lübeck mit vieler Mühe das Beste tun mußte, um offene Feindschaft zu verhindern, so ist klar, daß die bedeutendsten Hansestädte von Köln bis Danzig in keinem günstigen politischen Verhältnis zum Dänenkönig standen. Unter solchen Umständen kann das Verhalten Lübecks, als der König im Februar 1462 die Stadt auf dem Weg zu einer Fürstenzusammenkunft in Wilsnack passierte, nicht Wunder nehmen. Ohnehin erregten diese Tagfahrten stets das Mißtrauen der Städte. Es war auch diesmal grundlos. Denn es handelte sich um staatspolitische Fragen, vornehmlich das Verhältnis zwischen Brandenburg und Böhmen, in dem König Christian als Gemahl einer Hohenzollernschen Fürstin für Brandenburg Partei ergriff.[2]) Nur sehr schwierig verstand sich Lübeck dazu, ihm Geleit für fünfhundert Mann Gefolge zu bewilligen, da es selbst Kaiser Karl IV. seinerzeit nur solches für vierhundert bewilligt hatte. Für seine Anwesenheit verordnete der Rat die allerumfassendsten Schutzmaßregeln gegen einen Überfall. Der König war darüber sehr unwillig. Als er auf der Rückreise wieder die Stadt berührte und den Rat zu Gaste lud, folgte vorsichtigerweise nur ein Teil desselben der Einladung, die anderen sollten für alle Fälle dem Dienst des Gemeinwohls erhalten bleiben, sich einem möglichen Gewaltstreich nicht aussetzen.[3])

---

[1]) Hans. UB. IX n. 168, vgl. HR. 2. V n. 664.

[2]) HR. 2. V S. 133 Anm. 3.

[3]) Lüb. UB. X n. 155, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 244 f.: vgl. Hagedorn i. Ztschr. f. lüb. Gesch. IV S. 283 ff., dazu Bruns, D. lüb. Ratschronik des 15. Jahrh. u. ihre Verfasser, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 197 f.

Aber wesentlicher als durch alles dies mochte die Stimmung der Städte berührt werden durch die zunehmenden Klagen ihrer Kaufleute auf Schonen über Verletzungen der Privilegien. In Kopenhagen fanden im Juni 1462 zwischen den Vertretern von Lübeck, Rostock, Wismar und Stralsund unter Leitung Heinrich Castorps und dem König weitläufige Erörterungen darüber statt. Wie die Hansen klagten, wurden sie im Recht des Waffentragens durch die dänischen Vögte auf Schonen beeinträchtigt, in ihrer Strandrechtsfreiheit verletzt. Dänen bauten ungehindert auf ihren Fitten. Die Benutzung eigener Fahrzeuge und Fuhrwerke sowie eigener Fischer wurde ihnen durch erhöhte Abgaben erschwert. Das Gericht über diese, das nach den Privilegien den städtischen Vögten zustand, beanspruchten die dänischen. Die Zollfreiheit ihrer von Bord zu Bord verschifften und von Falsterbo nach Skanör und in die Umgegend geführten Waren wurde nicht geachtet. Der Markt der Bauern war von der Stralsunder Fitte, wo er früher gehalten worden, wegverlegt. Dazu kamen besondere Beschwerden über die Fremdenpolitik Malmös.[1])

Der König war sich klar, was auf dem Spiel stand, wenn er sich gegen die hansischen Privilegien auflehnte. Er gedachte der Aufnahme, die er vor wenigen Monaten in Lübeck gefunden hatte, und der Umstände, die sein Verhältnis zu den Städten trübten oder ihm ihre Freundschaft wertvoll machten. Er erkannte die Privilegien in den Punkten an, über welche die Hansen Beschwerden erhoben, und befriedigte sie dadurch.[2]) Weit auseinander ging die Auffassung beider Teile nur über die Zölle. Der König verlangte, wie es schon König Erich getan, daß sie entsprechend dem mit der Zeit erheblich verminderten Wert der Münze erhöht würden. Die Zustimmung der Städte dazu war natürlich nicht zu erreichen.[3])

Der Verkehr auf Schonen hatte sich seit dem Kopenhagener Frieden 1441 nach einer langen Periode der Störungen wieder gehoben. Der Hering erschien wieder reichlicher im Sunde, der Handel nahm zu. Hertogenbosch und Elborg hatten sich 1442 bezw. 1444 ihre schonischen Verkehrs- und Fittenprivilegien von

[1]) HR. 2. V n. 243, 244; zu den Einzelheiten vgl. Schäfer, Buch des lübeckischen Vogts, Hans. Gesch. Qu. IV passim.

[2]) Vgl. die falsche, aber charakteristische Angabe der lübischen Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 247, daß er hier der Hanse ihre Privilegien besiegelt habe.

[3]) HR. 2. V n. 243 § 45—47, 67.

König Christof bestätigen lassen, Zütfen zufolge einer Aufforderung König Christians 1451 seine Fitte bei Skanör, 1457 bei Dragör wieder in Benutzung genommen. Zwolle und Deventer folgten 1461 diesem Beispiel.[1]) Auch die Holländer begannen wieder ein stärkeres Interesse am schonischen Verkehr zu zeigen. Die wendischen Städte aber suchten sofort vorzubeugen, daß sie im Anschluß an die Süderseer, wie z. B. in Livland, sich die hansischen Privilegien zunutze machten, und ermahnten Kampen und Zütfen, darauf acht zu haben.[2])

Aber auch trotz der Zunahme des wendischen Verkehrs erreichte der schonische Handel den blühenden Stand von etwa 1370 längst nicht wieder. Die Messe blieb verfallen.[3]) Der gänzliche Niedergang Skanörs förderte weiter den Besuch der Fischerläger in Dragör auf der Insel Amager. Für die Städte, die in Skanör Fitten besaßen, war eine Übersiedelung nach Falsterbo ausgeschlossen, denn der Boden hier war aufgeteilt. Dennoch klammerte sich Rostock an die Lübecker in Falsterbo an und erlangte später wirklich dort eine Stätte.[4]) Aber auch an anderen Orten Dänemarks hob sich um die Mitte des Jahrhunderts der Heringsfang, so bei Nakskov auf der Insel Lolland am großen Belt. Lollands Ellbogen, wie die Örtlichkeit der Fischerläger bezeichnet wird. Auch die hansischen Händler waren sofort am Platz. König Christian verbot ihnen 1455 den Detailhandel dort.[5])

Auf der Grundlage eines immer bedeutender werdenden, obzwar uralten Heringsfangs im Limfjord machte um dieselbe Zeit unter den dänischen Städten ganz besonders der Handel Aalborgs

[1]) Für Hertogenbosch: Sassen, Invent. van Hertogenbosch B. S. 57, für Elborg: Slichtenhorst, geldersse geschied. II S. 238, für Zütfen: Hans. UB. VIII S. 68 Anm. 1, n. 90, 628, vgl. 834 u. Anm. 1, S. 567 Anm. 2, IX S. 66 Anm. 2, S. 102 Anm. 2, HR. 2. V n. 260, für Zwolle u. Deventer: Hans. UB. VIII S. 648 Anm. 1, n. 1080.

[2]) Hans. UB. VIII S. 726 Anm. 3, HR. 2. V n. 259, 260.

[3]) Vgl. HR. 2. V n. 244 § 4.

[4]) Hans. UB. VIII n. 628, IX n. 3, VIII n. 956, 1049 § 10, vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch. Qu. IV S. CXI, XXXVIII ff.; für Stettin insbesondere vgl. Blümcke, Stettins hans. Stellung u. Heringshandel in Schonen S. 47; eine Mote von Dragör von 1470 in einer Stettiner Überlieferung vgl. Schäfer i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1888 S. 173 ff. Vgl. Band I S. 150.

[5]) Christensen, Unionskongerne, S. 426, vgl. Lüb. UB. VIII n. 733: Schonenreise der Rostocker nach Lollandsellbogen HR. 2. V n. 787.

bedeutende Fortschritte. Sein Hering ging nach Lübeck, Livland, Danzig. Von 36 aus Dänemark, ausschließlich Schonens und Bornholms, nach Danzig in den Jahren 1474—1476 einlaufenden Schiffen kamen 30 aus Aalborg mit zusammen 579 Last Hering.[1]) Auch die Produkte der jütischen Landwirtschaft wurden exportiert. Mit Bergen standen die Aalborger in Handelsverkehr, in besonders lebhaftem mit Lübeck. Andererseits nahm der Verkehr der Fremden, namentlich der Lübecker nach Aalborg zu. Das Privileg König Christians für Aalborg 1449 beschäftigte sich größtenteils mit der Regelung desselben und beschränkte ihn in manchen Richtungen zum Vorteil der Bürger.[2])

Des Königs Stellung zwischen dem Fremdenhandel und den Wünschen seiner städtischen Untertanen nach Beschränkung desselben war jedoch schwankend. Als er 1455 die Freiheiten Kopenhagens bestätigte, tat er es mit der ausdrücklichen Begründung, damit die Fremden sich keine Übergriffe über dieselben erlaubten. Aber noch ein Jahr zuvor hatte er die Kompagnie der deutschen Kaufleute daselbst in allen alten Rechten und Gewohnheiten, die jenen in manchen Punkten widerstritten, bestätigt.[3]) Nach 1455 aber zeigte die Fremdenpolitik des Königs unter dem Einfluß der politischen Verhältnisse ein fast ausnahmsloses Entgegenkommen gegen die Hansen.[4])

In besonders gespanntem Verhältnis standen die Hansen zu Malmö. Denn Malmö hatte unbekümmert um die von der Hanse zu Halmstad 1450 und zu Kopenhagen 1462 erhobenen Proteste seine Politik der Beschränkung und finanziellen Nutzbarmachung des deutschen Verkehrs fortgesetzt. Durch einen Erlaß des Königs 1463

[1]) Lauffer, Danzigs Handel und Warenverkehr i. Ztschr. d. westpreuß. Gesch.-V. 33 S. 13, 19. Der hier S. 7 genannte und an der heutigen russischen Küste vermutete Hafen Koke könnte Kjöge auf Seeland sein. Zum Heringsexport aus Aalborg vgl. i. allgem. Livl. UB. IX n. 995, HR. 2. III n. 13, 599, 600, IV n. 196 § 25, 568 § 6, VI n. 251 § 2, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 88, Lüb. UB. X n. 77, 664, HR. 3. I n. 298 § 5, 7, 303 § 30, Hans. UB. VIII u. IX Register.

[2]) Christensen, a. a. O., S. 426 f., bes. S. 427 Anm. 1.

[3]) Hans. UB. VIII n. 346, vgl. Christensen a. a. O. S. 426.

[4]) Für Stettin 1454 u. 1455 Hans. UB. VIII S. 230 Anm. 2, n. 416, für Greifswald 1456 das. n. 494, für Kiel 1458 das. n. 740, für die Rostocker in Lödöse analog den Freiheiten des hansischen Kaufmanns in Stockholm das. n. 951. Über die Verhältnisse in Bergen, Opslo, Tunsberg vgl. oben S. 151 f.

war es darin noch bestärkt worden. Selbst eigener Haushalt und Winterlage sollten den Fremden nicht mehr gestattet sein. Es handelte sich auch hier zum guten Teil um die Auffrischung älterer Privilegien, auch bezüglich der von den Hansen beanstandeten Abgabe des zehnten Teils vom Nachlaß verstorbener fremder Kaufleute. Der Streit zwischen den hansischen Vorrechten und den Privilegien der nordischen Städte blieb jedoch unerledigt auf der ganzen Linie, d. h. im Grunde behauptete die Hanse dank dem nur theoretischen Eintreten des Königs für die Forderungen seiner Untertanen ihre Vorrechte.[1]) Die zunehmenden Angriffe dieser, die seit etwa der Mitte des Jahrhunderts in den dänischen und norwegischen Städten zu beobachten sind, zeigen eine schon von König Erich verfrüht versuchte, nun von innen herauskommende Gegenbewegung gegen die herrschende Stellung des hansischen Händlers. Sie war ein neuer Faktor im Verhältnis der Hanse zu den nordischen Völkern. Von kräftigen und unabhängigen Herrschern konnte sie zu einer gefährlichen Waffe gemacht werden.

Andererseits veränderte sich die Stellung mancher Hansestädte im nordischen Handel. Wie schon bei der Besprechung der preußisch-polnischen Beziehungen hervorgehoben, nahm im 15. Jahrhundert und besonders nach Mitte desselben die Bedeutung Stettins für die Hinterländer Schlesien, Böhmen, Mähren, Ungarn und Polen in erster Linie als Heringslieferant beträchtlich zu.[2]) Ein Anschwellen des Stettiner Handels im schonischen Geschäft ging damit Hand in Hand. Malmö wurde der Hauptstützpunkt desselben. 1452 gestattete Stettin seinen Kaufleuten dort die Stiftung einer eigenen Kompagnie und genehmigte die schon 1448 von ihnen vollzogene Erwerbung eines eigenen Hauses.[3]) 1454 erlangte es vom Dänenkönig die Bestätigung seiner Freiheiten in Malmö. Vergeblich begehrte die Hanse auf Antrieb Lübecks, daß Stettin sich nicht absondere, sondern sich an den alten gemeinsamen Privilegien in betreff der Schonenfahrt genügen lasse.[4]) König Christian nahm 1470 ausdrücklich die Kaufleute und Fischer von Stettin und allen unter

[1]) HR. 2. V n. 243 § 42, 244 § 15, 371, 517, 626, Christensen a. a. O. S. 382 f., vgl. Band I S. 343 u. oben S. 202.

[2]) Vgl. oben S. 193.

[3]) Hans. UB. VIII n. 191, 192, vgl. Blümcke, Stettins hansische Stellung usw. S. 27 ff.

[4]) HR. 2. IV n. 248 § 9, 254, Hans. UB. VIII S. 235 Anm. 2.

ihm belegenen Städten für die Schonenfahrt mit allem Zubehör in seinen Schutz.[1]) Gestützt auf seine Fitten in Falsterbo und Dragör und seine selbständig neben der hansischen stehende Niederlassung in Malmö baute Stettin seine Stellung im Schonenhandel unbeirrt weiter aus.[2])

Eine ähnliche Entwicklung schien die Stellung Rostocks in Opslo und Tunsberg nehmen zu wollen. Rostock war unermüdlich, dieselbe durch immer erneute Privilegienbestätigungen zu sichern. 1456 erreichte es, daß König Christian nicht wie bisher für unbestimmte Fristen, sondern für die Dauer seines Lebens seine Privilegien für Wigen, Opslo und Tunsberg, besonders das Privileg König Christofs von 1447 bestätigte. Die vielumstrittene Freiheit des Gästehandels, der Winterlage, des eigenen Haushalts, des Kleinverkaufs ihrer Waren, der Freiheit des Handels mit den Bauern der Umgegend war Rostocks Bürgern damit gesichert. Es willigte dagegen ein, daß seine Schiffer in beiden Städten einen Pfundzoll entrichteten.[3]) Diese bevorzugte Stellung wußte Rostock, gestützt auf das Wohlwollen des Königs, gegen die Angriffe Opslos und Tunsbergs zu behaupten.[4]) Der Eifer jedoch, mit dem Rostock seine gesonderte Stellung an beiden Plätzen zu sichern und zu fördern wußte, erweckte Mißtrauen bei den anderen Hansestädten. Es wurde der Argwohn laut, Rostock wolle den Handelsverkehr der anderen Hansen dort überhaupt unterdrücken. Jedoch die Rostocker erklärten dazu 1474, ihretwegen könne in Opslo und Tunsberg einkehren und Handel treiben, wer wolle.[5])

Was die wendischen Städte dort von den Rostockern befürchteten, in Malmö an den Stettinern erlebten, dazu nötigte ihre eigene Politik in Bergen die Süderseer. Sie wollten den Bergenhandel vollständig monopolisieren. Sie konnten ihr Vorgehen durch die Verbindung des süderseeischen mit dem allerorten von ihnen bekämpften holländischen Handel und durch den Ungehorsam der Süderseer gegen verschiedene Verkehrsordonnanzen der Hanse in Bergen recht-

[1]) HR. 2. V n. 121 § 19, 131, 243 § 6, VI n. 184 § 35, 185 § 36, 250 § 4, 251 § 12, 252 § 12, 330 § 11, Hans. UB. IX n. 732.

[2]) HR. 2. VII n. 338 § 68, 365, 389 §§ 22, 84.

[3]) Hans. UB. VIII n. 448.

[4]) Hans. UB. VIII n. 666, IX n. 647 u. Anm. 2, S. 544 Anm. 2, HR. 2. VI n. 249 § 5 u. Anm. 3, VII S. 420 Anm. 1, HR. 3. I S. 36 Anm. 1.

[5]) HR. 2. VII n. 250 § 15.

fertigen. Die Ordonnanz des Bergener Kontors, die 1458 von den Städten Lübeck, Rostock, Wismar und Stralsund als hansische veröffentlicht wurde, verbot den Süderseern und Holländern ungewöhnlichen Handelsbetrieb in Bergen und im Lande, ermahnte im allgemeinen die Kaufleute, Schiffer und Handwerker zum Gehorsam gegen die Satzungen des Kontors, erneuerte die hansische Ordonnanz von 1412, bekräftigte und erweiterte aber vor allem die Stapelstellung der die Ordonnanz erlassenden Städte: Wer Mehl, Malz und Bier nach Bergen einführte, mußte den Rückweg mit den dafür eingehandelten Waren nach den vier Städten nehmen.[1])

Hatten die Süderseer gegen die Stapelordonnanz von 1446 energisch protestiert, so beruhigten sie sich auch bei dieser nicht. Aber das Kontor handhabte gegen sie die hansischen Satzungen mit großer Schärfe. Ihre Handelsgemeinschaft mit Holländern, ihren direkten Verkehr mit den Norderfahrern wollte es vor allem unterdrücken. Nur bei den wendischen Kaufleuten in Bergen sollten sie ihren Fischbedarf einkaufen.[2]) Infolgedessen betrieben die Süderseer den Handel außerhalb der Kontrolle des Kontors am Strande oder bei Nacht. Auch um den Stapel der wendischen Städte kümmerten sie sich nicht. Aber groß kann ihr Stockfischexport ins Rheingebiet nicht gewesen sein. Denn wenn die oberrheinischen Städte über schlechte Stockfischlieferungen zu klagen hatten, war es stets Lübeck und nicht Köln, an das sie sich wandten.

Aber die Süderseer sonderten sich überhaupt vom Kontor ab, konstituierten sich als eigene Genossenschaft mit eigenem Ältermann, den sie sich von der Hanse vergeblich immer gewünscht hatten, führten Brüche und Schoß nicht mehr an das Kontor ab u. a.[3]) Endlich klagte 1476 das Kontor den Hansestädten, daß die Haltung der Süderseer seinen Ruin herbeiführen müsse. Diese hoben dagegen hervor, daß sie sich aus dem Bergenhandel nicht verdrängen lassen wollten u. a. Der Hansetag zu Bremen erzielte im September 1476 durch den Spruch der vier von ihm damit beauftragten Städte Lübeck, Stade, Hamburg und Magdeburg endlich einen Vergleich,[4]) der auf den ersten Blick ganz entgegenkommend

[1]) HR. 2. IV n. 585—587; vgl. Band I S. 153, 336.

[2]) HR. 2. VII n. 388, VI n. 186, 189 § 1 ff., vgl. auch Hans. UB. IX n. 523 § 5.

[3]) HR. 2. VI n. 188. bes. § 4, 189 § 4, 187, bes. § 8.

[4]) HR. 2. VII n. 338 §§ 138—140, 158—160, 163, 164, n. 342, 343, S. 603 Anm. 1, S. 644 Anm. 2, n. 389 §§ 31, 85; n. 391, 393, 394.

gegen die Süderseer schien. Mit Norderfahrern durften sie direkten Handel treiben, wenn diese nicht Schuldner anderer hansischer Kaufleute waren. Indessen bei der Form des Handels zwischen ihnen und den wendischen Kaufleuten waren sie dies wohl regelmäßig.[1]) Dem Kontor wurde die Kontrolle über alle Veränderungen im Häuserbesitz an der deutschen Brücke zu Bergen zugesprochen. Veräußerungen sollten überhaupt nur an das Kontor erfolgen. Dieses war dadurch instand gesetzt, mit voller Entschiedenheit Nichthansen und andere ihm mißliebige Elemente von dieser örtlichen Grundlage seiner Stellung und Tätigkeit fernzuhalten. Im Prinzip gestand der Vergleich den Süderseern dieselben Rechte wie den anderen Hansen zu. Auch der Ältermann sollte aus ihrer Mitte genommen werden können. Praktisch aber wurden sie in diesem Punkt natürlich stets von der starken wendischen Kaufmannschaft majorisiert. Ihr Wunsch, innerhalb des Kontors einen ihrer Bedeutung entsprechenden Anteil an der Politik und Verwaltung desselben zu erhalten, blieb also unerfüllt. Der Stapelzwang der wendischen Städte für den Bergenhandel wurde nicht beseitigt.

Die wendische Kaufmannschaft in Bergen behielt die feindliche Haltung gegen den Handelsbetrieb der Süderseer bei. Nach dem schweren Brande, der in der Nacht zum 10. September 1476 die deutsche Brücke in Asche legte, benutzte das Kontor die günstige Gelegenheit und verbot den Süderseern den Wiederaufbau ihrer Häuser, deren Besitz es schon wiederholt anzutasten versucht hatte.[2]) So bestand der Gegensatz zwischen beiden Gruppen im Bergenhandel fort.

Aber auch den anderen Hansen ließ die wendische Kaufmannschaft nicht nach, den Verkehr zu erschweren. Sie wichen immer vollständiger aus demselben zurück. Danzig begehrte 1465 und wiederholt später von der Hanse, daß die Seinen in Bergen nicht in den Rechten verkürzt würden, die die anderen Hansen dort genössen. Außer Danzig hatte damals — abgesehen von den Süderseern — nur noch Bremen am Bergenhandel Interesse. Die schlechtere Behandlung der nichtwendischen Händler in Bergen

[1]) Vgl. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. XVI.

[2]) HR. 2. VII n. 415—417, HR. 3. I n. 104 § 3, Lüb. Chronik, hg. von Grautoff, II S. 381 f., Chronik Gerens bei Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 368.

durch das Kontor aber hatte zur Folge, daß auch Norwegen ihnen nicht mehr dieselben Rechte wie den wendischen Kaufleuten zugestehen wollte.[1])

Unter den vier wendischen Städten, die seit der Verordnung von 1458 als die alleinherrschenden in Bergen erscheinen, war der Anteil Lübecks am Handel immer beträchtlicher geworden. Und Lübeck suchte daraus auch in organisatorischer Hinsicht weitere Konsequenzen zu ziehen. 1462 erließ das Kontor unter Berücksichtigung der Unsicherheit des Seeverkehrs die Verfügung, daß alle in den wendischen Städten nach Bergen bestimmten Schiffe in Lübeck befrachtet werden sollten.[2]) Die Verordnung arbeitete dem Wunsch Lübecks nach einem Monopol für den Verkehr mit Bergen in die Hände. Die Befrachtung aller Schiffe wurde dadurch unter die Kontrolle der Frachtherren gestellt, die Lübeck 1455 zur Abfertigung der nach Bergen bestimmten Schiffe eingesetzt hatte. Sofort lehnten sich die anderen drei Städte, voran Wismar, gegen diese Ordonnanz des Kontors auf und verlangten auch von Lübeck die Ablehnung derselben. Das Kontor berief sich auf die von der Hanse und den vier Städten ihm erteilte Vollmacht zum Erlaß von Statuten.[3]) Die Wismarer Schiffe, die der Ordonnanz zum Trotz nach Bergen segelten, konnten dort keine Rückfracht erhalten und mußten mit Ballast heimkehren. Wismar machte, mit Recht offenbar, die Lübecker Bergenfahrer hierfür wie für die Ordonnanz überhaupt verantwortlich. Lübeck verhielt sich abwartend; es wollte einerseits ein Zerwürfnis vermeiden, andererseits seinen Bergenfahrern möglichst nützen. Wismar unterwarf sich, da Lübeck es in seinem Streit mit König Christian im Stich ließ, 1467 einem vom Kontor schon früher vorgeschlagenen, von ihm aber als nicht unparteiisch abgelehnten Schiedsgerichte der Städte Lübeck, Hamburg und Lüneburg. Dieses bestimmte bezüglich der Hauptstreitfrage, daß in Wismar keine höheren Schiffsfrachten nach Bergen als in Lübeck gezahlt werden dürften, und daß es den Wismarer Schiffen unbenommen sein sollte, sich auch in Lübeck befrachten zu lassen.[4]) Diese Entscheidung, der beide Teile sich

[1]) HR. 2. V n. 700 § 7, HR. 3. I n. 184, Hans. UB. VIII n. 1245. Vgl. auch Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. XVIII f.

[2]) HR. 2. V n. 197.

[3]) HR. 2. V n. 198—202 (n. 199 gedr. Hans. UB. VIII n. 1127).

[4]) Hans. UB. IX n. 385, vgl. HR. 2. V n. 332—345.

fügten, ebnete also den Lübecker Bergenfahrern nicht unwesentlich den Weg zu dem Ziel, das von dem Kontor unter ihrem Einfluß 1462 aufgestellt war. Tatsächlich war die Lage später so, daß ihre Frachtherren ein Aufsichtsrecht über die Befrachtung der nach Bergen bestimmten Schiffe auch in den Nachbarstädten ausübten.[1])

Vielfach hatten die oberrheinischen Städte sich über Betrügereien in der Vermengung der Fischsorten in den Ballen beklagt. 1476 nahm sich die Hanse endlich dieser Klagen ernstlich an. Sie verlangte vom Kontor strenge Kontrolle über die von den Norderfahrern vorgenommene Sortierung der Fische, verbot den Kauf unsortierter Haufen überhaupt, traf Bestimmungen über das Gewicht der Ballen der verschiedenen Sorten und verordnete in jeder Stadt, wo Stockfisch eingeführt wurde, die Einsetzung von vier Sachverständigen zur Prüfung desselben.[2])

Das politische Verhältnis der Hanse zum nordischen Herrscher und zu Norwegen insbesondere gestattete in diesen Jahrzehnten der Hanse, ihre Stellung in Bergen ungestört weiter auszubauen und vollständig zu befestigen.

War schon die schwere Gewalttat der Hansen in Bergen 1455 ungesühnt geblieben, so zeigte ein ähnlicher Vorfall acht Jahre später den König in unvermindert starker Abhängigkeit von den Städten. Im Sommer 1463 fielen in Dragör zur Fischereizeit die Deutschen auf das übrigens falsche Gerücht hin, daß die Dänen neun Hansen über Bord geworfen hätten, über die Dänen, meist Leute aus Kopenhagen, Landskrona, Malmö, her, erschlugen verschiedene, verwundeten viele. In Skanör und Falsterbo kam es daraufhin zu feindseliger Zusammenrottung der zahlreich versammelten Deutschen und Dänen. Nur mit Mühe gelang es den königlichen und hansischen Vögten, die Erregung zu dämpfen.[3])

---

[1]) Vgl. Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. XXII u. Anm. 4. Auch die Abtragung der Kosten des Neubaus des Schüttings der Bergenfahrer in der Beckergrube zu Lübeck durch eine am Kontor allen Kaufleuten für die nächsten zehn Jahre auferlegte Abgabe beweist die herrschende Stellung der Lübecker Bergenfahrer, vgl. das. Chronik Gerens S. 358, S. CXIX, S. 239.

[2]) HR. 2. VII n. 338 §§ 141, 159, 160, n. 368, 389 § 112, HR. 3. I n. 38.

[3]) Der lübische Vogt Henning Dethardes spricht von über 20000 Menschen, HR. 2. V n. 369, HR. 3. I n. 57 § 6. Schäfer, Hans. Gesch. Qu. IV S. XLf. sucht wahrscheinlich zu machen, daß diese Zahl keine Übertreibung. Indessen

Es war abermals ein arger Bruch des Landfriedens durch die Hansen. Jedoch diese befriedigten die Ansprüche der Geschädigten durch die Zahlung von 400 rheinischen Gulden. Den König aber nötigten politische Gründe, seinerseits von ihnen Genugtuung für jetzt nicht zu fordern. Doch blieb die Stimmung der Dänen gegen die Hansen jahrelang haßerfüllt. Jahr für Jahr erwarben die Städte deshalb für die Schonenfahrt ihrer Bürger von der dänischen Regierung Geleit und Schutz.[1])

Aber Mißstimmung und Unruhe wurden auch unter den Dänen erregt durch die um die Mitte der sechziger Jahre wieder einmal eintretende Periode geringer Ergiebigkeit des Heringsfangs, die sie mit dem Wegfall wichtiger Einnahmen bedrohte.[2]) Unter solchen Umständen stieß der König mit dem Plan einer Bierzise von 4 ß. dänisch, womit er die Festsetzung eines Maximalpreises von 18 ß. für die Tonne verband, auf den Widerstand seiner Untertanen wie der Hansen. Beide aber machten, jedoch anscheinend mit Unrecht, für die Absicht des Königs Lübeck verantwortlich. Denn sie brachten dieselbe in Zusammenhang mit dem von Lübeck kürzlich zur Verbesserung seines Hafens eingeführten Pfahlgeld, gegen das sie auch sonst als Belastung des Seehandels scharfen Einspruch erhoben. Aber Lübeck hielt an diesem fest. Das Opfer mußte schließlich der König bringen, der durch die Zise seine Geldverlegenheit sich etwas zu erleichtern gehofft hatte. Als die Hansen auf Schonen den dänischen Vögten 1466 rundweg die Zahlung der Zise verweigerten und Lübeck Verzichtleistung auf dieselbe begehrte, gab er nach und vertagte die Ausführung des Planes.[3])

Es geht aus allen Beziehungen zwischen dem König und den Hansestädten in dieser Zeit unverkennbar hervor, daß er immer größere Nachgiebigkeit gegen ihre Wünsche bewies. Er bedurfte ihrer Freundschaft, wollte er die beiden Hauptrichtungen seiner Politik erfolgreich durchführen.

---

dürfte zu berücksichtigen sein, daß die Anzahl der in Falsterbo sich aufhaltenden Kaufleute und Fischer aus sechs Hansestädten 1494 nur 202 betrug, darunter 55 Lübecker, das. S. 109. Zur Frequenz durch die Lübecker vgl. auch hier Band I S 207 Anm. 2: König Erich nimmt 1415 auf Schonen 40 Lübecker gefangen.

[1]) HR. 2. V n. 370, 515, 518, 519, 524, 525, 607, 624, 625, 627—632, 784—787, 806, Hans. UB. IX n. 283.

[2]) HR. 2. V n. 787, 805, 806, VI n. 185 § 8, 251 § 8, 252 § 3.

[3]) HR. 2. V n. 791—793, 801, 804—806, Hans. UB. IX n. 301.

Denn in erster Linie nahm seine neue Erwerbung Schleswig-Holstein immer vollständiger die Kräfte und Aufmerksamkeit des Königs in Anspruch. Er hatte 1460 die Erbansprüche seiner beiden jüngeren Brüder Gerd und Moritz abgefunden außer durch Überlassung seines Anteils in Oldenburg durch das Gelöbnis einer Zahlung von je 40000 rheinischen Gulden. Den Schauenburgern hatte er 43000 rheinische Gulden zugestanden. Die letzteren waren bis Ende 1463 abbezahlt, jene Summen fast zur Hälfte. Aber der König war nicht entfernt im Besitz des Geldes gewesen. Zum größeren Teil hatte es der reiche Adel der Herzogtümer für ihn aufgebracht, der ihn zum Herrn hatte haben wollen, der König aber dafür ihm Burgen, Städte und Landschaften zum Pfand setzen müssen. Einiges Geld wurde vom König auch bei Lübeck und Hamburg angeliehen. Außerdem suchte er durch schwere Schatzungen, die er seinen Reichen zumutete, Mittel flüssig zu machen.[1]) Es waren alles in allem sehr bedenkliche Maßnahmen.

Schon 1463 kam es in den schwedischen Uplanden zum Aufstand gegen den Steuerdruck. Im Frühjahr 1464 standen andere Teile Schwedens in Waffen. Im April erlitt der König bei Westerâs durch den Bischof von Linköping, Kettil Karlson Wasa, und Sten Sture eine schwere Niederlage. Als seine Gesandten sich in Preußen befanden, um an der von Lübeck eingeleiteten Friedensvermittlung teilzunehmen,[2]) wurde er in Stockholm belagert. Diese aber sollten vor allem verhindern, daß Danzig Karl Knutson Vorschub leistete zur Wiedererlangung des schwedischen Thrones. Danzig jedoch, das bisher den Dänenkönig durch diesen in Schach gehalten hatte, unterstützte und förderte Karl auch jetzt, als das schwedische Volk ihn wieder auf den Thron berief. Vor seiner Abreise verhandelte er in Danzig mit den wendischen und livländischen Boten, um sich ihrer Neutralität in dem bevorstehenden Kampf mit Christian zu versichern, und versprach ihnen bereitwillig die Beobachtung der hansischen Privilegien.[3]) Am 9. August 1464 langte er vor Stockholm an. Stadt und Burg, die Christian inzwischen geräumt hatte, kapitulierten schnell. Aber das neue Königtum Karls war nur von

[1]) Vgl. jetzt Arup, den finansielle side af erhvervelsen af hertugdömmerne, i. Dansk hist. Tidsskrift 7. R. IV S. 317ff.

[2]) Vgl. oben S. 190.

[3]) HR. 2. V n. 502 u. Anm. 1, n. 443 §§ 153, 154. Vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 391.

kurzer Dauer. Schon im Januar 1465 machte sich die schwedische Aristokratie selbst zum Herrn, verwies Karl nach Finnland, schloß sich aber auch dem Dänenkönig nicht wieder an.

Dieser war nicht imstande, die innere Uneinigkeit Schwedens auszunutzen. Denn inzwischen war die Auszahlung der Gelder an seinen Bruder Gerd, der auch das Interesse der Kinder seines 1464 verstorbenen Bruders Moritz vertrat, ins Stocken geraten. Gerd erschien im Frühjahr 1465 in den Herzogtümern, suchte den Adel gegen seinen Bruder aufzuwiegeln, gewann auch einen Teil desselben für sich. Der König verhandelte im Mai 1465 mit ihm in Kiel. Lübeck, Hamburg und Lüneburg nahmen auf seinen Wunsch an den Verhandlungen teil. Er hielt für nötig, die benachbarten Hansestädte zur Sicherung seiner Stellung in den Herzogtümern gegen seinen Bruder heranzuziehen. Er war dadurch gezwungen, in immer größerem Maß Rücksicht auf sie zu nehmen. In der schon erwähnten Verständigung mit Bremen, in dem Verzicht auf Genugtuung für den hansischen Friedensbruch auf Dragör, auf die Bierzise, auf die Unterstützung der fremdenfeindlichen Bestrebungen seiner Städte zeigten sich zunächst die Wirkungen der veränderten Lage.

Auch die Städte mußten einer etwaigen Festsetzung Gerds in den Herzogtümern nach allen Proben, die er gegeben, durchaus widerstreben. Lübeck suchte durch eine Tohopesate mit Hamburg und Lüneburg eine festere Verbindung gegen den gemeinsamen Feind herzustellen. Sie bezweckte vor allem gegenseitige Hilfeleistung bei einer Blockade der Elbe und Trave. Der König strebte mit ihnen zum Schutz der Herzogtümer in Bündnis zu treten. Aber der Adel, der den Einfluß der Städte möglichst fernzuhalten wünschte, brachte die Absicht zu Fall. Der König mußte unter den vorliegenden Umständen dem Adel ganz besonders zu Willen sein. Auch der Beitritt Lüneburgs zu der geplanten städtischen Tohopesate, von der Rostock und Stralsund wegen ihrer Entfernung und eigener Sorgen, Wismar wegen seines schlechten Verhältnisses zum Dänenkönig sich fernhielten, unterblieb. Nur von Hamburg und Lübeck wurde sie am 13. Januar 1466 zu gegenseitigem Schutz ihrer Interessen, Rechte, Besitztümer zu Wasser und zu Lande gegen Gewalt abgeschlossen.[1])

[1]) Vgl. Hans. UB. IX n. 185, 205, 207, 208 u. Anm. 3, 215, 217 219 221, 227, 232, 237, 265.

Schon aber hatten beide Städte vom König wertvolle Vergünstigungen voraus erhalten. Fehmarn leistete Lübeck für die Zeit des Pfandbesitzes die bisher vom König nicht genehmigte Huldigung. Der Hafen von Neustadt in Holstein wurde Lübeck für vier Jahre als Flottenstation für beliebig viele Schiffe eingeräumt. Es war der einzige Punkt im Bereich der Lübecker Bucht zwischen Fehmarn und dem Wismarer Tief, an dem ein Feind Lübecks sich hätte festsetzen, seinen Seehandel stören, die Trave blockieren können. Hamburg wurde das Schloß Steinburg an der Stör übergeben, von wo aus es den Getreideexport aus Holstein kontrollieren konnte. Die Gegengabe beider Städte war die Darleihung beträchtlicher Summen an den König.[1])

Im Sommer 1466 besetzte Gerd plötzlich Rendsburg und besaß nun mitten im Lande einen festen Stützpunkt und einen Sammelplatz für seinen Anhang. Der König war in ärgster Verlegenheit. Die Stimmung weiter Kreise in den Herzogtümern hatte er sich durch eine seiner Wahlkapitulation widerstreitende Schatzung und durch die zunehmende Einmischung der Städte in ihre politischen Angelegenheiten entfremdet. Die Hilfe der Städte aber war nur gegen hohen Preis zu erlangen. Da änderte er seine Absichten. Im Dezember 1466 vertrug er sich mit seinem Bruder, machte ihn zu seinem Statthalter in den Fürstentümern, erteilte ihm das Recht, verpfändete Schlösser und Lehen nach Belieben einzulösen. Es war ein Akt augenblicklicher Ratlosigkeit, nur auf das Nächstliegende berechnet, Gerd und den Adel zu entzweien. Gerd machte von seinem Recht sofort Gebrauch. Durch Geld und Gewalt brachte er andere Schlösser an sich. Er wußte die Bauern auf seine Seite zu ziehen, suchte die Geistlichkeit zu gewinnen, verstärkte seine Partei unter dem Adel. Und mit Drohungen verlangte er von seinem Bruder die Fortsetzung der Zahlungen.[2])

Der König mußte schnell einsehen, daß seine Verständigung mit Gerd das Übel nur vergrößert hatte. Auch die Städte hatte er dadurch vor den Kopf gestoßen. Zwischen ihnen und dem von Gerd bedrängten Adel trat eine Annäherung ein. Bei ihnen mußte

[1]) Auch Bürger Hamburgs liehen dem König gegen Pfandsetzung mehrerer Ortschaften Geld, HR. 2. V n. 636 u. Anm. 1, Hans. UB. IX n. 214, Lüb. UB. X n. 650 § 3, vgl. Christensen, Unionskongerne, S. 408 ff.

[2]) Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 305 f., 308 f., auch 315 ff.

der König nun doch Rückhalt suchen. Auch die Entwicklung, welche die Dinge in Schweden nahmen, nötigte ihn dazu. Das mächtige Geschlecht der Axelson, das auch in Dänemark reich begütert war und bedeutenden Anhang und Familienverbindungen besaß, wechselte die Partei. Ivar Axelson, der nach dem Tode seines Bruders Olaf 1464 als dänischer Hauptmann in Gotland dessen Stelle eingenommen hatte, trat in hochverräterische Verbindung mit Karl Knutson und seiner Partei. Sein Bruder Erich wurde im Oktober 1466 Reichsvorsteher in Schweden. Vermöge ihrer großen Macht in Dänemark waren sie eine direkte Bedrohung für König Christian selbst.[1])

Die Schiffahrt begann schnell die gewöhnlichen Übel des nun wieder ausbrechenden Unfriedens zu spüren. Nur nach Kalmar, Öland und Lödöse, die sich in seinen Händen befanden, gestattete der König im Frühjahr 1467 den Verkehr. Die unmittelbare Folge war, daß Lübeck auf Beschluß seiner Kaufleute die Verschiffung kostbarer Güter nach dem Osten einstellte und von den livländischen Städten das gleiche begehrte. Im Mai versandten dann die Lübecker Nowgorodfahrer in vier Schiffen unter Geleit von 136 Söldnern ihre Güter nach Reval und verlangten die Rücksendung von Waren mit denselben Schiffen und Söldnern.[2])

Der König aber trug Sorge, daß der hansische Verkehr in Dänemark wenigstens keine Beeinträchtigung erfuhr. Er konnte auch dem Wunsche des brandenburgischen Kurfürsten nicht entsprechen und gegen Pommern Partei ergreifen. Stettin und die pommerschen Städte hatten sich weiter seines Wohlwollens zu erfreuen, um so mehr, da auch Lübeck, gereizt durch Verluste der Seinen, z. B. Heinrich Castorps selbst, in der Mark und die Verweigerung von Entschädigungen, für Stettin Partei nahm.[3]) Auch Danzig bewies der König Entgegenkommen, einerseits um ihm keinen Anlaß zu engerer Verbindung mit Karl Knutson zu geben, andererseits um seine gefürchteten ehemaligen Auslieger zum Kampf gegen Schweden zu gewinnen. Danzig verwehrte ihm dies nicht. Im

[1]) Styffe, Bidrag III S. CLXXIVff., Christensen a. a. O. S. 420ff., HR. 2. VI n. 24.

[2]) HR. 2. VI n. 26—29 u. Anm. 2, Hans. UB. IX n. 379; vgl. n. 392 u. Anm. 3, 363, S. 224 Anm. 1, n. 377.

[3]) HR. 2. VI n. 35 u. Anm. 2, 36 u. Anm. 1, Hans. UB. IX S. 252 Anm. 3, n. 383 u. Anm. 1, vgl. Stein das. S. 246 Anm. 2, S. 277 Anm. 1; n. 421.

Lauf des Sommers und später traten zahlreiche von diesen in die Dienste des Königs, darunter auch diejenigen, die im Juni 1468 in seinem Auftrag die englischen Schiffe im Sund wegnahmen und dadurch die schwere Verwicklung zwischen der Hanse und England heraufbeschworen.[1])

Aber der Angriff auf Schweden, den der König selbst zu Lande, sein Marschall Klaus Rönnow zur See ausführte, schlug ganz wider Erwarten des Königs fehl.[2]) Volk und Aristokratie Schwedens vereinigten sich nun zur Rückberufung Karl Knutsons aus Finnland auf den Thron. Am 12. November 1467 erschien dieser in Stockholm, um zum drittenmal Schwedenkönig zu sein.[3]) Die politische Lage, in die er eintrat, war diesmal unleugbar günstiger für ihn als früher.

Auch die Machtstellung der wendischen Städte war durch des Königs Niederlage wesentlich verbessert. Als dieser sich mit dringenden Werbungen im Oktober durch Rönnow an sie wandte, begegnete er großer Zurückhaltung.[4]) Beide Kriegführende begehrten von den Ostseestädten die Einstellung des Verkehrs mit dem Gegner. Beide umwarben namentlich Danzig wegen seiner ehemaligen Auslieger und Söldner. Jedoch dieses wollte der Unsicherheit zur See nicht noch weiteren Vorschub leisten. Im Frühjahr 1468 verbot es seinen Bürgern bei Verlust ihres Bürgerrechts und Vermögens, in die Dienste der Kämpfenden zu treten. Ebensowenig beabsichtigte es den Verkehr mit Dänemark oder Schweden einzustellen.[5])

Ein Stillstand, den beide Teile im April 1468 schlossen, endete schon nach wenigen Monaten, nachdem Ausgleichsverhandlungen zu Halmstad im Juli erfolglos verlaufen waren.[6]) Schon vorher hatten dänische Auslieger zwei lübische Kreier mit Osemund und Kupfer, die von Stockholm kamen, weggenommen und der König rundweg Lübeck die Herausgabe des Raubes abgeschlagen.[7]) Da der König

---

[1]) Hans. UB. IX S. 267 Anm. 5, n. 431, HR. 2. VI n. 95, Weinreichs Chronik S. 5. Vgl. oben S. 43.

[2]) Lüb. Chronik II S. 306, HR. 2. VI n. 73.

[3]) HR. 2. VI n. 75 u. Anm. 1, Styffe, Bidrag, III S. CXCIX ff.

[4]) HR. 2. VI n. 76 u. Anm. 1.

[5]) HR. 2. VI n. 107, 108, 128, Hans. UB. IX n. 431, 445, 471.

[6]) HR. 2. VI n. 127 u. Anm. 3, S. 132 Anm. 2, n. 130, 132, 136, 171, von der Ropp das. S. 97, vgl. Styffe, Bidrag, III S. CCV ff.

[7]) HR. 2. VI n. 133, die Spezifikation der Ladungen Hans. UB. IX n. 516,

zum Frühjahr 1469 eifrig für einen neuen Feldzug rüstete, blieben die Besorgnisse der Städte vor einer Beunruhigung der Schiffahrt lebendig. König Christian errang in den ersten Monaten des Jahres auch einige militärische Erfolge. Anfang April 1469 aber teilte er Lübeck plötzlich seine Bereitwilligkeit mit, seine Seewehr um des Kaufmanns willen nicht auslaufen zu lassen, unter der Bedingung, daß Schweden dasselbe tue. Kaum einen Monat später bot er den wendischen Städten das Schiedsrichteramt zwischen sich und seinen Gegnern an. Etwa gleichzeitig taten Karl Knutson und Ivar Axelson dasselbe.[1])

Die dänische Politik saß fest in den Fürstentümern, in Schweden, in ihrem Verhältnis zu den Hansestädten und sonst. Es war die Lage eingetreten, die den König zu vollständiger Unterordnung unter die wendischen Städte nötigte, wollte er das übrige retten. Von beiden Königen umworben, ergriffen die Städte die Initiative. Anfang Mai 1469 schlugen sie auf dem Hansetag zu Lübeck beiden Herrschern Verhandlungen zu Kalmar für Mitte Juli vor. Auf Wunsch Karl Knutsons verschoben sie dieselben dann bis in den September und verlegten sie nach Lübeck selbst. Auch damit erklärte sich König Christian einverstanden. Beide gaben wetteifernd den Städten Versicherungen, daß ihre Auslieger die Schiffahrt nicht belästigen würden. Aber solches war nicht so leicht zu verhindern.[2])

Zugleich hatten die Städte von jenem Hansetag aus in so ernster Sprache, daß die anwesenden Danziger Boten dagegen Einspruch erhoben, vom König die Beobachtung der in zunehmendem Maß verletzten hansischen Rechte in Dänemark begehrt und ernstlich mit dem Abbruch des Verkehrs gedroht. Die Ausführung dieser

---

vgl. n. 524 § 11, 12. Im November scheiterte in den Nylandschen Schären bei Raseborg ein von Lübeck nach Reval bestimmter großer Holk, wobei 180 Menschen, darunter viele lübische Bürger, umkamen und eine überaus mannigfaltige und wertvolle Ladung verloren ging, Lüb. Chron. II S. 317 f., die Spezifikation derselben vgl. Hans. UB. IX n. 558.

[1]) HR. 2. VI n. 170—173. Schon 1468 hatte sich Christian zweimal vor den Städten gegen seine Gegner zu Ehre und Recht erboten, vgl. das. n. 77, 137.

[2]) HR. 2. VI n. 185 § 13, 18, 43, 44, 189 § 13, 14, 20, 205 ff., 227 ff., 235, 237, 238, 270, Hans. UB. IX S. 496 Anm. 5, vgl. Styffe, Bidrag, III S. CCXII ff.

Maßregel würde, da schon 1468 im Norden Teuerung herrschte, die Bevölkerung in große Verlegenheit gebracht haben.[1]) Aber in Kopenhagen, wohin der König die Städte auf Vorschlag Hamburgs beschieden hatte, kamen nicht bloß die hansischen Beschwerden, sondern auch die Angelegenheiten Schleswig-Holsteins im August 1469 zur Verhandlung. Dieser Umstand bewirkte, daß jene sehr schnell ihre Erledigung fanden. Bürgermeister Heinrich Castorp führte das Wort.[2]) Mit Malmö vertrug man sich dahin, daß die Hansen in den Grenzen ihrer Privilegien bleiben, die Stadtbehörden sie in der Wage, den Zöllen u. a. bei dem Herkommen lassen sollten. Der Eingriff des Rats von Kopenhagen, der der dortigen deutschen Kompagnie ohne ihre Zustimmung einen Ältermann gesetzt hatte, wurde gütlich geschlichtet. Der König seinerseits hatte den dringenden Wunsch, daß die Städte ihn mit Schweden versöhnten. Frieden im Rücken und gute Nachbarschaft mit Lübeck waren die Wünsche, für deren Erfüllung er bereit war, Lübeck viel zu opfern.[3]) Die sehr kritisch gewordenen Verhältnisse in den Herzogtümern waren der Grund für den plötzlichen Umschwung in der Politik des Dänenkönigs.

Die Gewalttätigkeiten Gerds hatten endlich 1468/69 die verschiedenen Mächte im Süden der jütischen Halbinsel, den Adel, die Ditmarschen, Lübeck, unter sich und in festen Bündnissen zu gegenseitigem Schutz geeint.[4]) Die Stellung Gerds und die Fortführung der vom König in den Herzogtümern eingeschlagenen Politik waren dadurch überaus zweifelhaft geworden. Die Ritterschaft verlangte vom König die Abberufung Gerds. Verhandlungen zu Segeberg im Juli 1469, zu denen der König seine Gemahlin und etliche Reichsräte gesandt hatte und an denen auch Boten von Hamburg und Lübeck teilnahmen, erzielten keine Vereinigung der Streitenden.

[1]) HR. 2. VI n. 208, 252 § 1. Übrigens war auch in Mittel- und Niederdeutschland 1468 die Ernte schlecht geraten und der Getreidepreis gestiegen, vgl. Leibniz, Script. rer. Brunsvic. III S. 412, Strals. Chron. S. 211, Baier, zwei Strals. Chron. S. 41, Städtechroniken VII S. 410.

[2]) Die Kosten der lübischen Gesandtschaft betrugen die erstaunliche Höhe von 1001 M. lüb., Hans. UB. IX S. 535 Anm. 1.

[3]) HR. 2. VI n. 249 passim, 250, 254, S. 217 Anm. 1, Hans. UB. IX n. 636, 637.

[4]) Lüb. Chron., b. Grautoff, II S. 318 ff., Waitz, König Christian und sein Bruder Gerd, i. Nordalbing. Stud. V S. 73 f.

Ein neuer Versuch wurde der Versammlung zu Kopenhagen vorbehalten. Bereit zum Losschlagen standen sich Gerd und der Adel gegenüber. Lübeck und Hamburg ermahnten den König, persönlich den heraufziehenden Sturm zu beschwören.[1]) So war die Lage zur Zeit der Kopenhagener Verhandlungen Ende August 1469.

Hier wurden die holsteinischen Angelegenheiten nur unter Hinzuziehung der Boten Lübecks und Hamburgs zum Ärger der anderen verhandelt, endgültige Abmachungen aber dem Erscheinen des Königs in den Herzogtümern selbst vorbehalten.[2]) Am 31. August verpflichtete sich dieser in Kopenhagen den anwesenden Vertretern der schleswig-holsteinischen Ritterschaft gegenüber, baldigst ins Land zu kommen, Gerd zu entfernen, die Regierung selbst zu übernehmen. In seinem Streit mit der Ritterschaft wollte er sich dem Rechtserkenntnis von vier benachbarten Bischöfen sowie Lübecks und Hamburgs unterwerfen. Vor allem hielt er nun für nötig, sich zuvor der guten Meinung dieser beiden Städte zu versichern. Er sagte Lübeck insgeheim zur Beseitigung aller Zwistigkeiten und zur Vergütung alles durch die Dänen erlittenen Schadens die Verpfändung von Kiel zu, sobald er in die Fürstentümer komme. Dafür sollte Lübeck in Verbindung mit seinen Nachbarstädten in bester Weise für die Beilegung der dänisch-schwedischen Feindschaft sorgen. Hamburg erteilte er am 5. September eine Bestätigung seiner Zollfreiheiten in den Fürstentümern.[3])

Bald darauf erschien der König in diesen. Er bestätigte die Privilegien der Ditmarschen, mußte aber auch ihr Bündnis mit der Ritterschaft genehmigen. Um Lübecks tätige Unterstützung zu gewinnen, die Ordnung der Hauptangelegenheit überhaupt in Fluß zu bringen, mußte er dann doch seine geheime Zusage zuvor einlösen. Am 2. Oktober 1469 fand die Übergabe Kiels an Lübeck statt.[4])

---

[1]) HR. 2. VI n. 232, 233, Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 320 ff.

[2]) HR. 2. VI n. 249 § 1, 2, 7—9, 26, 27.

[3]) Urk.slg. d. Ges. f. Schlesw.-Holst.-Lauenb. Gesch. IV n. 184; v. d. Ropp i. HR. 2. VI S. 217 Anm. 1, S. 240 Anm. 2, Lüb. Chron., b. Grautoff, II S. 323, Knudsen, Dipl. Christierni I., n. 152; Hans. UB. IX n. 646.

[4]) Knudsen, Dipl. Christierni I., n. 154, 155, Wehrmann, Die Verpfändung Kiels an Lübeck, i. Ztschr. f. lüb. Gesch. II S. 38 ff., Lüb. Chron., b. Grautoff, II S. 323 f., Chronik Gerens, b. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 357, HR. 2. VI S. 240 Anm. 2. Den Schaden, um dessen willen die Verpfändung erfolgte, stellte Lübeck durch Erhebung bei seinen Bürgern auf 26 685 M. lüb. fest.

Der wichtigste Hafen an der holsteinischen Ostküste befand sich in Händen Lübecks. Und Lübeck nutzte die Lage weiter aus. Am 15. Oktober verzichtete der König für alle Zeiten auf alle Ansprüche der Krone an die Hanse wegen des zu Bergen 1455 begangenen Friedensbruchs.[1]) Am selben Tage bewilligte er dem Kontor zu Bergen die gewünschte Beschränkung des Handels seiner holländischen und englischen Konkurrenten, erklärte dieselbe für die Herstellung alter Gewohnheit, betonte aber zugleich, die deutschen Kaufleute dadurch fördern zu wollen. Jene sollten in Norwegen nur zu Bergen verkehren, dort mit nicht mehr als 1—2 Schiffen und nur am Strand Handel treiben, des Kramhandels aber überhaupt sich enthalten.[2])

Dennoch erzielten die Verhandlungen, die im Oktober 1469 wie verabredet in Lübeck zwischen den Schweden und Dänen geführt wurden, kein Ergebnis. Die Städte wollten nur Vermittler, nicht Schiedsrichter sein, nur die Fortdauer des Friedens sichern. Den Dänen gab der Ausbruch eines Aufstands gegen Karl in Schweden, dem König Christian sicher nicht fernstand, hohe Forderungen ein. Jedoch die Absetzung Karls und die Anerkennung Christians wurde von den Schweden aufs bestimmteste abgelehnt.[3])

Die Haltung der Städte war von einer Parteinahme für den Dänenkönig gänzlich freigeblieben. Der König hatte in dieser Richtung umsonst auf sie gehofft. Er sah ein, daß er auch bei der Regelung der Angelegenheiten der Fürstentümer nicht sicher auf sie zählen konnte. Da versuchte er abermals durch Verständigung mit seinem Bruder Herr der Situation zu bleiben. Während der Austrag seines Streits mit der Ritterschaft lediglich vertagt wurde, bestätigte er am 13. November 1469 Gerd als Statthalter und setzte ihm für seine Ansprüche die Fürstentümer zum Pfand.[4])

Lübeck konnte zufrieden sein. Es hatte vom König für sich

[1]) HR. 2. VI n. 274, Chronik Gerens, bei Bruns a. a. O., S. 357.

[2]) Hans. UB. IX n. 672, vgl. n. 729 u. Anm. 1, HR. 2. VI n. 432. Chronik Gerens, b. Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. 357. Styffe, Bidrag, III S. CXI übersieht, daß die Verleihung an die Amsterdamer, oben n. 729, keine Vergünstigungen gegenüber n. 672 enthält.

[3]) HR. 2. VI n. 270—273, 276, Hans. UB. IX n. 670, Lüb. Chron. II S. 324, vgl. Styffe a. a. O. III S. CCXXIf.

[4]) v. d. Ropp i. HR. 2. VI S. 240, Waitz, König Christian u. sein Bruder, i. Nordalb. Stud. V S. 77f.

und für den allgemeinen Handel wertvolle Zugeständnisse ohne Gegenleistungen erhalten. Die politische Lage blieb, wie sie gewesen. Der Dänenkönig, Schweden, die schleswig-holsteinische Ritterschaft und Gerd setzten sich gegenseitig matt. Die Städte blieben der ausschlaggebende Faktor. Unter solchen Umständen konnten sie unbeirrt sich gegen England wenden, um die wiederholt vertagte Genugtuung für viele erlittene Gewalt zu erzwingen.

Während die dänischen Parteigänger und König Christian selbst in den ersten Monaten des neuen Jahres in Schweden Niederlagen erlitten, begann sein Bruder in den Herzogtümern ihn aufs schwerste zu bedrohen. Er verlangte, daß sie ihm huldigten; die Bauernschaften namentlich im Westen gingen bereitwillig darauf ein. Noch im Frühjahr 1470 eilte der König ins Land. Als Verhandlungen mit Gerd, zu denen er wieder und wieder Lübeck und Hamburg hinzuzog, nichts fruchteten, mußte er sich entschließen, Gewalt gegen ihn zu gebrauchen. Am 16. Juli ließ er ihn in Segeberg gefangensetzen. Gerd mußte auf Pfand und Stellung verzichten und das Land räumen. Die Urfehde, die er in Segeberg den nordischen Reichen, Holstein, Lübeck und Hamburg geschworen hatte, vergaß er schnell. In Oldenburg zog er alsbald wieder Seeräuber in seine Dienste und sandte sie gegen alle jene aus. Insbesondere die Städte machte er für seine schlechte Behandlung und den Verlust seiner Stellung verantwortlich.[1])

Unter solchen Umständen schlossen gegen Gerd, den gemeinsamen Feind, König Christian als Landesherr von Schleswig und Holstein, beide Landschaften, sowie Lübeck und Hamburg am 11. Oktober 1470 ein Bündnis, die sogen. Segeberger Konkordate, zu gegenseitigem Schutz in allen Rechten und mit ausführlichen Bestimmungen zur Sicherung des Landfriedens. Ausgeschlossen wurde von seiten des Königs Unterstützung der Städte gegen die westlichen Mächte, von seiten der Städte Unterstützung des Königs in den inneren nordischen Händeln. Eine Tohopesate mit den sächsischen Städten, die Lübeck und Hamburg bald darnach herzustellen versuchten, um durch sie die benachbarten Fürsten gegebenenfalls von einer Unterstützung Gerds abzuhalten, kam nicht zur Ausführung.[2])

[1]) HR. 2. VI n. 395—399, 401, 402, 406, v. d. Ropp das. S. 382 Anm. 3, Lüb. Chron. II S. 332.

[2]) HR. 2. VI n. 374, Hans. UB. IX n. 768.

Andererseits war die unmittelbare Folge des Segeberger Bündnisses, daß die Städte drohenden inneren Wirren in den Herzogtümern vorbeugten. Ihr und des Königs Interesse gingen hier Hand in Hand. Nachdem sie zuvor schon die Eiderfriesen durch Vorstellungen von einer Parteinahme für Gerd abgehalten hatten, zwangen sie, Hamburg mit tausend Mann zu Schiff, Lübeck mit vierhundert Schützen, die reiche und trotzige Marschbevölkerung in der Umgegend von Itzehoe zur Unterwerfung unter den König. Sie hofften, ihn sich dadurch zu Dank verpflichtet zu haben, „men", meint die lübische Chronik, „der woldad ward darna gedacht alse der struss denkt syner eyer."[1])

Die fortdauernd feindselige Haltung Gerds bewirkte, daß der König und die Ritterschaft der Herzogtümer mit Lübeck und Hamburg am 10. März 1471 sogar ein kriegerisches Vorgehen gegen ihn vereinbarten. Die beiden Städte wollten die Abwehr von Angriffen Gerds, auch wenn sie des Königs Ländern galten, übernehmen, der König ein Drittel der Kosten tragen.[2]) Daß Gerd sich im Sommer in einen Streit mit Bischof Heinrich von Münster verwickelte, auch in andere Fragen niederdeutscher fürstlicher Territorialpolitik sich einmischte, kam den Städten gelegen. Mit beträchtlichem Aufwand bekämpften sie seine friesischen Seeräuber und schirmten sie ihren Verkehr nach dem Westen. Aber einen positiven Erfolg erzielte ihre Unternehmung nicht. Die Feindseligkeiten Gerds dauerten fort.[3])

Die Vorgänge im Südwesten seines Reichs hatten 1469 und 1470 die Aufmerksamkeit des Dänenkönigs gänzlich in Anspruch genommen. Inzwischen war am 15. Mai 1470 Karl Knutson nach wechselvollen Schicksalen gestorben. Sein Neffe Sten Sture hatte als Reichsvorsteher sein Erbe angetreten. Als der König im Winter Holstein endlich verlassen konnte, hoffte er die Zeit gekommen, um gegen Schweden Entscheidendes zu unternehmen. Aber er bedurfte dazu des guten Willens der Städte und erkaufte ihn nur durch neue Vergünstigungen. Am 27. März 1471 erneuerte und verschärfte

[1]) Lüb. Chron. II S. 330 f., die Nachweise über obige Vorgänge vgl. sonst bei v. d. Ropp i. HR. 2. VI S. 382 Anm. 2.

[2]) HR. 2. VI n. 427—429.

[3]) Aufwand Hamburgs etwa 4700 M., zehn wohlbemannte Schiffe nach Tratziger, Chronika, S. 210, vgl. HR. 2. VI S. 398 u. Anm. 4—6, n. 503, 505 § 16, 582, Lüb. Chron. II S. 342.

er in Lübeck seine Verfügung gegen den Handelsbetrieb der Nichthansen in Bergen.[1]) Gleichzeitig verbot er den Holländern die Durchfuhr von Baiensalz durch die dänischen Wasserstraßen, aber auch den Hansen, wenn sie es in holländische Schiffe verfrachteten. Erinnert man sich der Bedeutung des Baiensalzes für die holländische Reederei, so erhellt die Bedeutung und Tragweite dieses Erlasses.[2]) Die Holländer mußten Handel und Frachtgeschäft mit dem Baiensalz nach den Häfen der Ostsee den Hansen überlassen. Wenn sie es nach Hamburg brachten, ging es auch dort in die Hände der wendischen Kaufmannschaft über. Die Verfügung des Königs kam einer Ausschließung der Holländer von der Ostsee nahezu gleich. Die nächste Folge war, daß das Salz Lüneburgs wieder eine größere Bedeutung für die Versorgung des Ostens und Nordens erlangte.

Die Gegenleistung der Städte an den König bestand anscheinend darin, daß sie stillschweigend den Handel nach Schweden einstellten. Lübeck gestattete ihm unter der Hand die Anwerbung von hundert Schiffsleuten und die Ausrüstung von Schiffen in seinem Hafen gegen Schweden.[3]) Bei solcher Verletzung der Neutralität durfte sich Lübeck nicht wundern, daß Schweden zu Gegenmaßregeln griff. Seine Gesandten, die es zur Vermittlung einer Tagfahrt mit dem König mit dessen Bewilligung nach Schweden schickte, wurden unterwegs gefangen und geplündert. Genugtuung wurde von Schweden verweigert. Sechs nach Lübeck bestimmte Schiffe ließ Sten Sture arrestieren. Jene Boten erwirkten zwar die Freigabe derselben, aber die Schweden zeigten ihnen im übrigen deutlich, daß sie Lübecks Vermittlung nicht wünschten. Sie setzten sich mit Dänemark direkt in Verbindung und Lübeck verzichtete auf die Teilnahme an weiteren Verhandlungen der Gegner,[4]) die der König übrigens nur begann, um seine Rüstungen inzwischen zu vervollständigen.

Am 18. Juli 1471 erschien er mit einer Flotte von etwa siebzig Schiffen und fünftausend Mann Kriegsvolk an Bord vor Stockholm und bezog beim Brunkeberg auf Norrmalm ein Lager. Die wendischen Städte versorgten ihn mit Proviant. Er suchte den infolge

[1]) HR. 2. VI n. 432, vgl. n. 355.

[2]) HR. 2. VI n. 389, 430, 445, 514 § 4, 520, 590, 596 § 20, VII n. 39 § 24, 81 § 20.

[3]) von der Ropp i. HR. 2. VI S. 398 Anm. 3, Lüb. Chron. II S. 335.

[4]) HR. 2. VI n. 450—452, Lüb. Chron. II S. 335 f.

der Einstellung ihres Verkehrs in Schweden eintretenden Salzmangel zu benutzen, um durch billige Abgabe von Salz das Landvolk an sich zu locken. In Stockholm regten sich die von ihm erhofften Sympathien nicht. Die Schweden hielten ihn mit Verhandlungen hin, bis Sten Sture ein Heer gesammelt hatte. Am 10. Oktober 1471 erlitt der König von diesem und den Stockholmern nach hartem Kampf am Brunkeberg eine schwere Niederlage.[1])

Es war die größte Schlacht auf schwedischem Boden seit der bei Falköping 1389 geschlagenen. Wie diese war auch sie von den wichtigsten Folgen begleitet. Des Königs schwedische Anhänger waren eingeschüchtert, fielen zum Teil von ihm ab. In Dänemark hörte die Lust zur Fortsetzung des Krieges vollständig auf. Der König gab zwar die Hoffnung lange nicht auf, Schweden wiederzugewinnen, er hat es jedoch nie wieder betreten. Die Städte lehnten Hülfeleistung mit Hinweis auf ihren Krieg gegen England ab. Ein neuer Vermittlungsversuch, den Lübeck und Rostock auf Bitte der Königin im Mai 1472 in dem kürzlich von Sten Sture gewonnenen Kalmar unternahmen, hatte dasselbe Schicksal wie der frühere. Schweden lehnte es ab, mit den Städten über sein Verhältnis zu Dänemark zu verhandeln, und setzte sich mit Dänemark direkt ins Einvernehmen. In den Verhandlungen zu Kalmar im Juli 1472 und im August 1473 einigten sich die Räte beider Reiche über einen Frieden. Der König, dessen Macht durch seine unglückliche äußere Politik zum Vorteil des Reichsrats sich vermindert hatte, mußte den Abmachungen, die ihm sein Verhalten vorschrieben, zustimmen. Und der Friede zwischen beiden Ländern hatte nun für viele Jahre Bestand.[2])

Mit diesem Ergebnis konnten auch die Städte im Hinblick auf ihre Verkehrsinteressen zufrieden sein. Aber der Sieg bewirkte in Schweden energische Schritte zur Emanzipation vom deutschen Einfluß. Die Erbitterung über die letzte Parteinahme der Städte für Dänemark gab dazu den unmittelbaren Anstoß. Bereits vier Tage nach der Schlacht am Brunkeberg wurde vom Reichsrat auf

[1]) Styffe, Bidrag, IV S. XVff., HR. 2. VI S. 398 Anm. 3, n. 453, Lüb. Chron. II S. 339f.

[2]) HR. 2. VI n. 514 § 5, 6, 14, S. 529f., n. 571—573, 622, VII n. 73—75, 181 § 18 u. Anm. 1, Lüb. Chron. S. 347, 355f. Vgl. Styffe, Bidrag, IV S. XXIXff.

dringendes Verlangen Stockholms, der anderen Plätze und des Landvolks die Bestimmung des schwedischen Stadtrechts aufgehoben, wonach die Hälfte des Rats der Städte aus Deutschen bestehen mußte.[1]) Jahrhunderte alter Besitz ging dem hansischen Deutschtum dadurch verloren. Der politische Einfluß der deutschen Bevölkerung in der schwedischen Stadtverwaltung war vernichtet und damit auch ihre Nationalität. Es war ein weiterer Schritt zur Bekämpfung des hansischen Einflusses, daß nun auch Schweden die Holländer herbeizuziehen suchte, den Amsterdamern seine Häfen zum Wettbewerb mit der Hanse öffnete.[2]) Auf geistigem Gebiet aber führte dies Streben Schwedens zur Gründung der Universität Upsala 1477. Rostock und Greifswald traten aus der Stellung, die sie bisher für das nordische Geistesleben besessen hatten, zurück, da auch Kopenhagen 1479 eine eigene Universität erhielt.

Von den beiden Fesseln, die Christian bisher an Lübeck gekettet hatten, war 1472/73 die schwedische gerissen. Noch vereinigte sie die gemeinsame Gegnerschaft gegen Gerd. Am 6. April 1472 erneuerten Lübeck und Hamburg ihre gerade ablaufende Tohopesate auf weitere sechs Jahre.[3]) Als Gerd plötzlich im September 1472 im Bund mit den Eiderfriesen die Herzogtümer angriff, nötigte ihn der König zwar noch im selben Monat, zum Teil ehe die Hülfskontingente der Städte zu ihm gestoßen waren, zur schimpflichen Räumung des Landes. Dennoch mußte ihn dieser Angriff auf den Vorteil guter Beziehungen zu den Städten nachdrücklich hinweisen. Als Hamburg aber die Gefahr ausnutzen wollte, um seine Einwilligung zur Zerstörung Husums zu erlangen, wo der Stützpunkt Gerds gewesen, verweigerte der König dieselbe. Nur über die Friesen erging sein Strafgericht.[4])

Noch im März veranlaßten die Städte den König zu einem Verbot des Lüneburger Salzes, als Lüneburg einen ihm vom Kaiser verliehenen Salzzoll zu erheben begann. Die Stadt mußte nachgeben und wenigstens Lübeck und Hamburg Freiheit von dem Zoll einräumen.[5]) Aber nur gegen die wendischen Städte bewies der

[1]) Styffe, Bidrag, IV S. XCIX f., Clason, Stockholms återfunna stadsböcker från medeltiden, i. Svensk hist. Tidskr. 23 S. 42 ff.

[2]) Vgl. Scheltema, Invent. van Amsterdam, I S. 99, vgl. S. 104.

[3]) HR. 2. VI n. 505 § 15 u. Anm. 5.

[4]) v. d. Ropp i. HR. 2. VI S. 562 f., n. 616—619, Lüb. Chron. II S. 347 ff.

[5]) HR. 2. VI n. 609, 658, 659, 662, S. 597 Anm. 1, Lüb. Chron. II S. 349 ff.

König Nachgiebigkeit. Als Danzig ihn 1472 um die Befreiung der Seinen vom Nobelzoll im Sund ersuchte, erhielt es einen ablehnenden Bescheid. Die Kosten des letzten schwedischen Krieges hatten den König anscheinend veranlaßt, die Abgaben im Sunde zu vermehren. Ein Lastzoll in Höhe von 8 ß. dänisch wurde von allen nichthansischen Schiffen, auch wenn sie hansische Güter, und von den hansischen, wenn sie nichthansische Güter führten, gefordert. Wahrscheinlich ersetzte der König durch diese zollpolitische Maßregel das gegen die Holländer erlassene Baiensalzverbot. Diese neue Abgabe war es, die Danzig beunruhigte, über die auch Kampen wenig später beim König Klage erhob. Der lübischen Handelspolitik, den wendischen Städten überhaupt, konnte sie dagegen im wesentlichen nicht unwillkommen sein. Sie behaupteten ihre Sundzollfreiheit. Der Vorzug ihrer Reederei vor jeder anderen war nunmehr noch größer.[1])

Da fiel nun auch das andere Band hinweg, das den König bisher mit den Städten verknüpft hatte. Im Frühjahr 1473 söhnte er sich mit seinem Bruder Gerd aus, nicht ohne auch hierbei Lübeck noch ein Opfer bringen zu müssen. Gegen Vorstreckung von 4000 M. lüb. setzte er der Stadt die Orte Neustadt, Heiligenhafen und Grotenbrode zum Pfand.[2]) Alle Häfen der Ostküste Holsteins hatte Lübeck nunmehr in seinem Besitz. Seine Machtstellung im Lande war im Lauf der letzten Jahre wesentlich bedeutender geworden, als sie zur Zeit der Schauenburger gewesen. Seine feste Verbindung mit der Ritterschaft und den Ditmarschen ließ der Territorialgewalt des Königs dort nur sehr geringen Spielraum.

Nicht mit frohen Gefühlen konnte der König auf das letzte Jahrzehnt zurückblicken. Im Zusammenhang mit seiner Politik waren die Großen in Schweden, Dänemark, den Herzogtümern beträchtlich gestärkt, war der Einfluß Lübecks und Hamburgs in den Herzogtümern und im Norden sehr vermehrt und ihre kommerzielle Machtstellung noch mehr gekräftigt worden. Nach allen Richtungen sah er sich durch diese Faktoren und seinen Geldmangel

---

[1]) HR. 2. VI n. 620—624, 657, vgl. VII n. 300 § 2, 338 § 70, HR. 3. I n. 259 § 36, 276 § 2, 5.2, 277 § 2, 11. Vgl. Reg. van Charters usw. van Campen I n. 757 S. 239, n. 763 S. 241.

[2]) Waitz, König Christian u. sein Bruder, i. Nordalb. Stud. V S. 100.

— auch eine Folge seiner Politik — beengt und beschränkt. Da ist es denn nicht zu verwundern, daß er, nachdem er in seinen politischen Unternehmungen so gänzlich gescheitert war, nach Unterstützung und Förderung, die er daheim und in der nächsten Nachbarschaft nicht hatte finden können, sich im weiteren Ausland umsah. Es war zunächst das niederdeutsche Fürstentum und sein gewandter und verschlagener Führer Kurfürst Albrecht Achilles von Brandenburg, denen er sich jetzt näherte. Der König knüpfte die größten Hoffnungen an diese Verbindung. Der Krieg gegen Schweden sollte wiederaufgenommen, Lübeck an einer Unterstützung der Schweden verhindert, Gerd unlösbar in die friesische Territorialpolitik verwickelt, ihm selbst die Belehnung mit Ditmarschen durch den Kaiser verschafft werden u. a. Der Kurfürst nährte und förderte diese Hoffnungen. Sie waren für ihn der Köder, an dem er den König in die große Politik, in das politische System gegen Burgund hineinzog, das nach dem Bruch zwischen dem Kaiser und Herzog Karl dem Kühnen im Herbst 1473 sich bildete.[1])

Albrecht Achilles aber war unter den deutschen Fürsten auch der Vorkämpfer der auf die Verringerung der Selbständigkeit der Städte abzielenden Bestrebungen. Solchen trat der König damit ebenfalls näher. Sie fanden bei ihm um so günstigere Aufnahme, je mehr er vorher willig oder widerstrebend unter dem politischen Druck Lübecks gestanden hatte.

Durch eine Reise ins Ausland, die als Wallfahrt nach Rom ausgegeben wurde, es zum Teil auch war, suchte er seine Pläne weiter zu fördern. Am 10. Januar 1474 ritten er und sein Gefolge, schwarzgekleidet, Pilgerstäbe in den Händen, mit kurzem Aufenthalt durch Lübeck. Ein politischer Agent des brandenburgischen Kurfürsten befand sich in seiner Begleitung.[2]) Der Argwohn der Städte gegen die Reise sollte schnell seine Rechtfertigung finden. Mitte Februar erhob in Rothenburg ob der Tauber Kaiser Friedrich III. die Grafschaften Holstein und Stormarn zu einem Herzogtum, vereinigte damit Ditmarschen, obzwar es staatsrechtlich zum Erzbistum Bremen gehörte, und belehnte mit den drei Landschaften den anwesenden Dänenkönig. Er gestattete ihm die Erhöhung der Zölle zu Rends-

[1]) HR. 2. VI S. 597 Anm. 3.

[2]) HR. 2. VII n. 67, Lüb. Chron. II S. 357, Chronik Gerens b. Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. 362f.

burg, Plön und Oldesloe. Den wendischen Städten verbot er den Verkehr mit Schweden. Butjadingen und Rüstringen gab er an Gerd. Die Hülfe des einflußreichen Kurfürsten hatte dem König schöne Früchte getragen.[1])

Der König wenigstens glaubte das Wesentlichste durch die kaiserlichen Pergamente schon erreicht zu haben. Er huldigte einer ähnlichen Auffassung, wie sie seinem Vorgänger Erich von Pommern einst verhängnisvoll geworden war. Er übersah allzu sehr den Faktor, der auch jenen um die sicher geglaubte Beute gebracht hatte, Lübeck.

Während Christian in Italien Feste feierte, beeilte sich Lübeck, die nötigen Schritte zur Vereitelung seiner Pläne zu tun. Das Bündnis, das sie gegen Gerd vereinigt hatte, war durch die Aussöhnung des Königs mit diesem gegenstandslos geworden. Der Friede der Hanse mit England war soeben im Februar 1474 geschlossen. Zu Frankreich war schon vorher ein festes Friedensverhältnis von ihr hergestellt. In diesen Richtungen waren die Städte nicht mehr behindert und in Anspruch genommen. Schnell fanden sich die Mächte, die durch des Königs Pläne bedroht waren, im Widerstand gegen ihn und Gerd zusammen, Ditmarschen, die Städte, Bischof Heinrich von Münster in seiner Eigenschaft als Administrator des Erzstifts Bremen, dieses sowie die Stadt Bremen, die Landschaften Rüstringen und Stadland, später auch die Gräfin Theda von Ostfriesland und die Häuptlinge von Jever.

Ihr gemeinsames kriegerisches Vorgehen gegen Gerd erfolgte überraschend schnell und wirkungsvoll unter Leitung des Bischofs Heinrich. Bald war Gerd in Oldenburg eingeschlossen, sein Land erobert.[2]) Weder die Proteste seines Bruders, noch die Drohungen des Kurfürsten Albrecht Achilles vermochten die Städte von der Teilnahme am Kampf abzuhalten. Wirksamer jedoch war das Eingreifen Herzog Karls von Burgund. König Christian blieb trotz des Bündnisses, das er gegen den Herzog mit dem Kaiser am 1. Juli 1474 in Augsburg geschlossen hatte, in guten Beziehungen

[1]) v. d. Ropp, Die Hanse u. der Reichskrieg gegen Burgund, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 49, vgl. ders. i. HR. 2. VI S. 597 Anm. 3, VII S. 386 u. Anm. 1, S. 387 Anm. 2.

[2]) Chronik Gerens bei Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. 363, 366 u. Anm. 4, Lüb. Chron. II S. 358ff., HR. 2. VII n. 177, 180, 190—199, S. 388 Anm. 1, 2. Vgl. von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 352.

zu ihm. Die Parteinahme des gefürchteten Nachbarn rettete Gerd. Seine Gegner scheuten sich aus territorialpolitischen, Lübeck aus handelspolitischen Gründen, den Herzog durch Fortsetzung des Kampfes herauszufordern. Der von einer burgundischen Gesandtschaft am 9. Oktober 1474 vermittelte Stillstand wurde zwar später nicht vollzogen, indessen die Fehde ohne energischen Nachdruck fortgeführt.[1])

Inzwischen hatten bereits Lübeck und Hamburg am 27. September 1474 mit Lüneburg ein enges Bündnis auf sechs Jahre zur gemeinsamen Abwehr etwaiger fürstlicher Angriffe eingegangen.[2]) Denn im Zusammenhang mit dem Angriff des burgundischen Herzogs auf das Erzstift Köln wurden die Städte von wachsender Besorgnis vor Anschlägen der Fürsten überhaupt gegen ihre Freiheit erfüllt. Das Verhalten Gerds, sowie der Herzöge Friedrich von Braunschweig-Lüneburg und Magnus von Mecklenburg, die bekannte Abneigung des Kurfürsten Albrecht Achilles, vor allem die Haltung und Tätigkeit des Dänenkönigs rechtfertigten solche Befürchtungen durchaus.

Als König Christian im August 1474 wieder in Holstein erschien in der Absicht, Ditmarschen zu unterwerfen, versagte ihm die Ritterschaft ihre Hülfe. Sie verwies auf die möglichen Verwicklungen mit dem Erzstift Bremen und den Städten Lübeck und Hamburg, die dem Lande daraus erwachsen könnten. Der König mußte unter Vermittlung der schon erwähnten burgundischen Gesandtschaft den Austrag der Angelegenheit vertagen.[3]) Der König hoffte dann, die Gegner seiner Erwerbung mit Hülfe des Herzogs von Burgund in Schach zu halten. Anfang November 1474 trat er unter dem Vorgeben einer Wallfahrt zu den heiligen drei Königen in Köln deswegen eine Reise an den Rhein an. Sein Bruder Gerd, der Ende November mit dem Herzog sogar ein Bündnis zur gemeinschaftlichen Eroberung Ostfrieslands schloß und dazu in seine Dienste trat, sowie andere niederdeutsche Fürsten, darunter besonders heftige Städtefeinde, befanden sich in des Königs Begleitung. Die Städte beobachteten die Fahrt natürlich und sicherlich mit gutem Grunde mit dem größten Mißtrauen.[4])

---

[1]) HR. 2. VII n. 200—207 u. die Anm., vgl. v. d. Ropp, Die Hanse u. der Reichskrieg gegen Burgund i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 52.

[2]) HR. 2. VII S. 436 Anm. 2.

[3]) HR. 2. VII n. 250 § 16 u. Anm. 2, S. 420 Anm. 2, Lüb. Chron. II S. 361.

[4]) Lüb. Chron. II S. 362f., HR. 2. VII S. 460 Anm. 2.

Jedoch auch dieser Versuch des Königs war erfolglos. Herzog Karl war durch die Belagerung von Neuß völlig in Anspruch genommen. Die endliche Zusammenziehung des Reichsheeres gegen ihn im Frühjahr 1475 und der Friede zwischen ihm und dem Kaiser am 29. Mai beseitigten die Furcht der Städte, daß die burgundische Macht in Verbindung mit der dänischen und mit niederdeutschen Fürsten die Städte Niederdeutschlands durch Krieg zu knechten suchen würde. Noch vor dem Friedensschluß trat Christian den Rhein hinab die Heimreise an. Von Kampen, Amsterdam und anderen süderseeischen und holländischen Städten lieh er größere Summen und erließ den Ihrigen dafür den neuen Sundzoll. Sein Bruder aber ließ statt der Zahlung seine Pferde in der Herberge zu Köln stehen und wanderte heimlich zu Fuß davon.[1]) Als Herzog Karl sich bald darauf in den Krieg mit den Schweizern verwickelte, fand sein Einspruch gegen die Fortsetzung des Kampfes mit Gerd im Frühjahr 1476 bei dessen Gegnern keine Beachtung.[2]) Da mußte sich Gerd trotz einer schweren Niederlage, die er einem bremischen Heer beibrachte, zum Frieden bequemen. Der Hansetag zu Bremen im September 1476 machte sich zum Vermittler zwischen ihm und Bischof Heinrich. Am 15. Oktober kam es in Quakenbrück zum allgemeinen Friedensschluß.[3]) Gerd, „ein stratenschinder", welcher „helt nemande geloven, makede mannigen armen menschen", mußte sich u. a. verpflichten, die Straßen seines Landes künftig für den Kaufmann und Pilger zu sichern, und hielt vorerst Ruhe.[4])

Zu seinem Bruder hatte Gerd seit der verunglückten Rheinreise die innere Fühlung wieder verloren. Aber auch Christian selbst war durch die Ergebnislosigkeit seiner Ausflüge ins Gebiet der

[1]) Chronik Gerens b. Bruns, Bergenfahrer, a. a. O. S. 366, HR. 2. VII S. 460 Anm. 2, v. d. Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 53ff.

[2]) HR. 2. VII S. 496 Anm. 1, n. 328, 325 § 6, Lüb. Chron. II S. 369.

[3]) HR. 2. VII n. 389 §§ 25—28, 45, 53, 58, 63, 68, 70—72, 88, 97, 98, 397, 418—421 u. Anm. 1, 2; Lüb. Chron. II S. 381, 386ff., v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 354f.

[4]) Münsterische Chronik, HR. 2. VII S. 620 Anm. 4. Endgültig unschädlich gemacht wurde er 1482 durch Bischof Heinrich mit Hülfe Lübecks und Hamburgs; vgl. v. Bippen a. a. O. I S. 355f. Eine ansprechende und gerechte Würdigung dieses interessanten Typus eines fürstlichen Raubritters gibt H. Oncken, Graf Gerd v. Oldenburg, i. Jb. f. Gesch. d. Herzogtums Oldenb. II S. 15ff.

hohen Politik schwer enttäuscht. Nach wie vor stand Lübeck schützend vor den Ditmarschen und schürte und kräftigte ihren Widerstand und den der holsteinischen Ritterschaft gegen die Absichten des Königs. Mit der ungebrochenen Kraft dieser Bauernschaften, ähnlich derjenigen der Schweizer, rechnete nun die Politik Lübecks, wie sie früher mit dem Gegensatz Holsteins gegen Dänemark gerechnet hatte.[1])

Die zunehmende Erbitterung des Königs auf Lübeck äußerte sich nun in dem Versuch einer schärferen Vertretung der Handelsinteressen seiner Untertanen der Hanse gegenüber. Durch die Verordnung vom 30. September 1475 richtete er einen umfassenden Vorstoß gegen die Stellung des deutschen Handels im Norden. Er hob darin die deutschen Kompagnien in den nordischen Städten auf. Die Fremden sollten in Dänemark nicht mehr überwintern, sollten sich bei den Bürgern in Kost geben, nur mit solchen Handel treiben, keine Handelsgesellschaften mit seinen Untertanen unterhalten. Außerdem griff er auf den 1466 mißglückten Versuch einer Erhöhung seiner Einnahmen zurück und führte die Bierzise abermals ein. Ein Verbot des Verkehrs nach den deutschen Städten sollte wahrscheinlich ebenso wie die Festsetzung eines Maximalpreises von 18 ß. für die Tonne fremden Biers nur verhindern, daß die Nordländer statt der hansischen Händler den Zoll zahlten.[2]) Auch machte er nun von dem ihm vom Kaiser verliehenen Recht Gebrauch und erhöhte den Zoll zu Oldesloe, den Lübeck gepachtet hatte, um Veränderungen desselben vorzubeugen. Im Sund wurden Angehörige wendischer Städte zur Entrichtung des neuen Lastzolls vom Baiensalz genötigt. Mit wachsender Beunruhigung empfanden die wendischen Städte diese Maßregeln.[3]) Weder die Beschwerden des Hansetags im Sommer 1476, noch Verhandlungen Lübecks und Hamburgs mit dem König im November in Ripen hatten Erfolg.[4])

Noch mehr kompliziert wurden die Verhältnisse für die Städte durch den Widerausbruch des Streits zwischen dem Kontor und den deutschen Ämtern in Bergen. Schon 1473 hatte sich das

[1]) HR. 2. VII S. 461 Anm. 1, vgl. S. 433 Anm. 2, n. 422 § 1.

[2]) Aarsberetninger fra det kongelige Geheimearchiv V n. 34, HR. 2. VII S. 461 Anm. 1.

[3]) HR. 2. VII n. 329—331, 338 §§ 18, 70, 71, 136, 235, 389 § 78.

[4]) HR. 2. VII n. 344, 345, 376, S. 663 u. Anm. 4, n. 422.

Kontor bei Lübeck über die aufsässige Haltung der Schuhmacher beschwert, weil sie mit Berufung auf den vom König ihnen 1450 verliehenen Freibrief[1]) die Oberleitung des Kontors ablehnten und mit Erfolg auch die anderen Ämter abwendig zu machen suchten. Ein Schiedsspruch der Städte Lübeck, Hamburg und Lüneburg, der den Ämtern die Beobachtung der alten Verträge mit dem Kontor von 1379 und 1408 auferlegte und den Freibrief von 1450 in den der Hanse nachteiligen Bestimmungen für ungültig erklärte, wurde von den Ämtern verworfen.[2]) Gegen alle Bestrebungen des Kontors, seine Oberleitung über sie wieder in altem Umfang herzustellen, verharrten sie im Widerstand. Besonders wollten sie ihm nicht die verlangte Entscheidung über die Aufnahme neuer Mitglieder zugestehen. Auch ein zweiter Vergleich Lübecks erzielte keinen Frieden.[3]) Als aber König Christian sich zugunsten der Schuhmacher 1477 in den Streit einmischte und die Anerkennung seines Freibriefs von 1450 von der Hanse begehrte, zeigte das Kontor ihm offenen Trotz. Lübeck erklärte die Mitglieder der Ämter mit Entschiedenheit für Hansen und bestritt jede Autorität der norwegischen Behörden über dieselben.[4])

Der König war nicht imstande, diese Herausforderung gebührend zu beantworten. Alle seine Verordnungen blieben schließlich auf dem Papier stehen. Die Bierzise mußte er wieder fallen lassen und nahm zugleich damit das Verbot des Verkehrs der Nordländer nach Deutschland zurück. Die Stellung der deutschen Kompagnien wurde praktisch natürlich auch nicht angetastet. Den dringlichen Klagen der Norweger über den Druck und die Gewaltherrschaft der Deutschen in Bergen vermochte er ebenfalls nicht abzuhelfen. Das Kontor dort nahm in der Tat dank der Macht, die Lübeck über den König besaß, um diese Zeit vielleicht die bedeutendste Machtstellung ein, die es je besessen. Von Engländern im Handel mit Bergen verlautet nichts mehr. Die Amsterdamer wurden durch das Kontor in engen Grenzen gehalten. Durch die allmähliche Ausscheidung aller ungleichartigen Elemente war das Kontor an innerer Festigkeit und Geschlossenheit immer mehr gewachsen. Die

[1]) Siehe Band I, S. 345f.

[2]) HR. 2. VII n. 175, 181 § 11, 272—275, 278. Siehe Band I, S. 28 Anm. 4.

[3]) HR. 2. VII n. 310, 333—336, 378.

[4]) HR. 3. I n. 44, 60 § 21, 64, 99, 104 § 2, 6, 18, 152 §§ 37, 44.

Brücke zu Bergen war eine abgeschlossene hansische Niederlassung geworden, ähnlich ihren Kaufhöfen zu London und Nowgorod, nur erheblich ausgedehnter, selbstherrlicher, unabhängiger.

Aber dem deutschen Bergenhandel begann von hansischer Seite selbst ein Feind zu erwachsen in dem schon früher durch hansische Satzungen verbotenen direkten Verkehr mit Island. Er hatte einen Vorläufer bereits an dem englischen, der trotz aller Verbote der norwegischen Regierung und aller Staatsverträge mit der englischen seit den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts seinen Fortgang genommen hatte, je mehr das Arbeitsfeld in Bergen den Engländern durch die Hanse beschränkt wurde. Lange Zeit blieb der englische Handel nach Island von fremder Konkurrenz unbehelligt. Spuren von Islandfahrten der Holländer bleiben auch nach Mitte des 15. Jahrhunderts noch äußerst dürftig.[1]) Dagegen zog die Monopolisierung des Bergenhandels durch die wendischen Städte seit derselben Zeit etwa eine zunehmende hansische Islandfahrt nach sich. Seit 1468 verkaufte, um seine Einnahmen zu steigern, aber zugleich zum Schaden des Handels von Bergen, König Christian Erlaubnisscheine für den Verkehr nach Island an Hansen und andere Fremde.[2])

Besonders nachdrücklich nahm, und zwar zunächst als städtische Angelegenheit, auf eigne Rechnung Hamburg 1475 und 1476 die Islandfahrt in Angriff. Der Hamburger Islandverkehr rückte dadurch innerhalb des deutschen sofort an die erste Stelle. Bald erhoben die Engländer über die überhandnehmende Konkurrenz der Hansen dort bei ihrem König und Parlament lebhafte Klagen und begegneten hansischen Schiffen auf der Islandfahrt mit Feindseligkeiten.[3])

[1]) Vgl. HR. 2. VII n. 39 § 30. Wenn 1472 eine englische Flotte von 23 Schiffen auf der Rückkehr von Island von den Franzosen genommen wurde, so ist dies eine sehr stattliche Zahl, Weinreichs Chronik, S. 11. Vgl. zum englischen Islandverkehr früher Band I S. 229.

[2]) Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. LXV, das. Chronik Gerens S. 356. Ein Braunschweiger in einem Bremer Schiff auf der Islandfahrt 1469 vgl. Hans. UB. IX n. 686, 800, Lübecker in Island 1474 und 1475 vgl. HR. 2. VII n. 348 u. Anm. 7, mißglückter Versuch eines Danziger Schiffs 1479 vgl. C. Weinreichs Chronik S. 23.

[3]) HR. 3. I n. 293, 298 § 21, 350, 351, 365 § 38—42; vgl. HR. 2. VII n. 348 u. Anm. 7, Lappenberg, Stalhof, I S. 91. Vgl. im allgemeinen Baasch, Die Islandfahrt der Deutschen, S. 8, 10ff.

In dem mehr als ein Jahrhundert umfassenden Ringen um politischen Einfluß und kommerzielle Herrschaft im Norden seit Waldemar Atterdags Tagen hat die Hanse bis zu diesem Zeitpunkt das Feld siegreich behauptet. Den Engländern und Holländern war es nicht gelungen, einen größeren Anteil am nordischen Außenhandel zu gewinnen. An den wichtigsten Punkten, in Bergen und am Sund, waren die Engländer überhaupt erst in dieser Periode von den Hansen verdrängt worden. Und ihren politischen Einfluß auf den Norden hatten sie wiederholt mit Erfolg benutzt, um den Ostseehandel der Holländer einzudämmen. Die eigene kommerzielle und maritime Tätigkeit der nordischen Völker hatte einen wesentlichen Aufschwung nicht genommen. Die hansischen Zollverhältnisse, wie sie der Stralsunder Friede 1370 festgestellt hatte, waren zwar nicht mehr in allem dieselben und nicht zu allen Zeiten dieselben gewesen. Aber eigentlich waren nur Sundzoll, Strandrecht und Nachlaßsteuer Streitfragen von erheblicherer Bedeutung.

Die Beteiligung der Hansen am nordischen Verkehr hatte im Lauf der Zeit Veränderungen erfahren. In Bergen war die Alleinherrschaft der lübisch-wendischen Kaufmannschaft nur noch von dem übrigens zurückweichenden Handel der Süderseer bestritten. Im Sunde waren neben ihr noch diese, die Danziger und Stettiner Kaufmannschaft am Handel beteiligt. Auch in den Grundlagen des Handels waren Veränderungen erfolgt oder im Begriff, sich zu vollziehen. Die zunehmende Islandfahrt drohte dem Bergenhandel einen Teil seiner Bedeutung zu rauben. Der schonische Fischhandel der Hansen aber war zurückgegangen, weil inzwischen die Holländer die westlichen Absatzgebiete für ihren Hering erobert hatten und dieser auch im Ostseegebiet als Handelsware in Aufnahme gekommen war.

Die Nationalisierung des schwedischen Handelsstandes und Städtewesens und das Streben des aufwachsenden dänischen Bürgertums sowie der Haß der Norweger richteten sich feindlich gegen die wirtschaftliche, in Schweden und Norwegen auch gegen die politische Übermacht der wendischen Städte. König Christian nahm in seinen letzten Lebensjahren mit Nachdruck und Beharrlichkeit nach dem Vorgang Erichs von Pommern die Politik der Beschränkung gegen die Hanse wieder auf. Gegen sie, insbesondere gegen Lübeck und seine Nachbarstädte, vor denen er so oft die Waffen hatte strecken müssen, bewahrte er stillen Haß. Er prägte

ihn zugleich mit einem hohen und sehr reizbaren Bewußtsein seiner königlichen Würde seinem Sohn und Nachfolger Hans ein.[1])

Das waren insgesamt Faktoren, die von der Hanse nicht leichtgenommen werden durften, wenn sie über der Aufrechterhaltung ihrer kommerziellen und politischen Stellung im Norden mit Ernst wachte.

3. Die Hansestädte und der Osten bis 1478.

Es bedarf kaum des Hinweises, daß der Handel zwischen den Hansestädten und ihren östlichen Hinterländern in mehr oder minder starkem Maß im Verlauf des 15. Jahrhunderts durch die geschilderten Verhältnisse zwischen der Hanse und den westeuropäischen sowie den nordischen Mächten beeinflußt worden ist. Die Umsätze und die Preise der Waren unterlagen starken Schwankungen. Handelssperren der Hanse gegen Flandern schränkten den Absatz der wichtigsten Güter des Ostens beträchtlich ein, verminderten den Import von Tuch u. a. Die Kriege der Städte mit dem Norden und den Holländern übten noch störenderen Einfluß aus. Nicht minder die Zerwürfnisse und Kriege nachbarschaftlichen Charakters, Livlands mit Nowgorod, Livlands und Preußens mit Litauen und Polen. Zu alledem kamen die Streitigkeiten, die dem Handelsbetrieb selbst entsprangen und nicht selten für längere Zeit den Verkehr ebenfalls unsicher machten oder überhaupt unterbrachen.

Unter diesen verschiedenen Einflüssen nahm der hansisch-slawische Handel im 15. Jahrhundert seinen Fortgang. Mißtrauen war der Grundzug im Verkehr des deutschen Kaufmanns mit dem russischen und litauischen; Mißtrauen vor Fälschungen der Waren oder sonstigen Betrügereien bei Lieferung derselben, besonders der beiden Hauptartikel Pelzwerk und Wachs. Vorschriften der deutschen Niederlassungen im Osten und der Städte, die zum Teil recht demütigend für die Slawen waren, suchten die hansischen Kaufleute dagegen zu schützen. Das Verbot des Borgkaufs, der Kreditgeschäfte mit Nichthansen, ein allgemein hansisches Statut, mußte

[1]) Vgl. Schäfer i. HR. 3. I Einleit. S. XI.

gerade für den Verkehr mit den Russen den Hansen unablässig ins Gedächtnis gerufen werden. Die Kapitalschwäche der Russen erhielt den Borghandel trotzdem lebendig. Der deutsche Kaufmann hatte durchgesetzt, daß er das Wachs und Pelzwerk, das er kaufen wollte, zuvor auf seinem Hof einer genauen Prüfung unterziehen durfte. Gefälschtes Pelzwerk und Wachs zu kaufen, war weder in den livländischen Städten noch in den östlichen Kontoren erlaubt und anderes.[1]) Als Polozk um die Mitte des 15. Jahrhunderts durch die Herstellung eines eigenen Schmelzhauses die Güte des Wachses fortan garantieren wollte, widerstrebte die Hanse dieser Neuerung entschieden.[2])

Andererseits lassen die immer wieder von russischer und litauischer Seite vorgebrachten Klagen über Betrügereien an den Tuchen, Kleinheit der Fässer, Güte ihres Inhalts, mangelhafte Füllung besonders der Hering- und Honigtonnen und anderes erkennen, daß auch deutscherseits den Slawen Anlaß zu Klagen und Mißtrauen genug gegeben wurde.

Das Monopol des Handels mit Rußland[3]) suchte die Hanse auch im 15. Jahrhundert konsequent festzuhalten. Häufig sind die alten Satzungen, die diesem Zweck dienen sollten, aufgefrischt und durch neue ergänzt worden. Der Vorschlag, den das Brügger Kontor 1417 der Hanse machte, sogar den Besuch Livlands den Nichthansen zu verwehren, zeigt die äußerste Konsequenz dieser Politik.[4]) In der Tat ist es der Hanse gelungen, die Engländer während dieses ganzen Zeitraumes nicht nur vom Verkehr mit Rußland, sondern auch vom Verkehr mit Livland fernzuhalten. Die Holländer, deren Reederei von den Livländern im Korn- und Salzhandel nicht entbehrt werden konnte, begnügte sich die Hanse an der Erlernung der russischen Sprache und am Vordringen nach Nowgorod zu hindern. Schon 1417 wurden ihnen von der Hanse der direkte Handel mit Russen in den livländischen Städten sowie der Verkehr dort über den Ankunftshafen hinaus ins Binnenland verboten und den Hansen Kompagnie- und Kommissionsgeschäfte

---

[1]) Hans. UB. III n. 586, 593, V n. 125 § 1.

[2]) Hildebrand, Das deutsche Kontor zu Polozk, i. Balt. Monatsschr. 22 S. 357.

[3]) Vgl. Band I S. 104.

[4]) HR. 1. VI n. 400 § 13.

für ihre Rechnung untersagt u. a.[1]) Erschienen trotz dieser Vorsichts- und Absperrungsmaßregeln einmal Fremde, Holländer oder Nordländer, in Nowgorod, so wurden sie von den livländischen Städten ins Gefängnis gesetzt, ihre Güter arrestiert.[2]) Ein Beschluß der livländischen Städte vom Jahre 1450 faßt die verschiedenen Seiten dieser Fremdenpolitik zusammen. Allen nichthansischen Fremden ohne Ausnahme sollte der Weg nach Rußland verschlossen und allen, ausgenommen den Holländern, auch der Handel in den livländischen Städten verwehrt sein. Deutsche, die ihre Güter in Kommission nahmen oder ihnen als Dolmetscher dienten, sollten in hohe Geldstrafe verfallen.[3])

In der Verhinderung des Verkehrs der Nichthansen nach Nowgorod gingen die Interessen der livländischen und der überseeischen Hansestädte Hand in Hand. Solange es ihnen gelang, von Rußland und Litauen anderweitige Handelsverbindungen fernzuhalten, konnten sie sicher sein, daß ihre Rechte und Freiheiten im Handel dort ernstlich nicht angefochten wurden.

Sonst war in wichtigsten Fragen das Interesse der livländischen und der überseeischen Hansestädte an ihren Beziehungen zu Nowgorod und zum Handel mit Rußland nicht das gleiche. Die livländischen Städte strebten mit der Zunahme ihrer selbständigen Handelsbedeutung den russischen Handel unter ihre Oberleitung zu bringen. Das wichtigste Ziel für sie wurde dann aber das, sich selbst zu Umschlagsplätzen zwischen den überseeischen und den binnenländischen Händlern zu machen. Ganz ähnliche Bestrebungen, wie sie in Preußen Danzig immer konsequenter im 15. Jahrhundert verfolgte, traten namentlich in Riga zutage. Bei solchen Anschauungen und Absichten konnte es den livländischen Städten im Grunde nicht unerwünscht sein, wenn Nowgorod seine vorherrschende Bedeutung als Stapel- und Umschlagsplatz des russisch-hansischen Verkehrs verlor. Auch hier vertrat Lübeck die Interessen der überseeischen Hansen. Wie Lübeck einerseits Nowgorod und seine eigene leitende Stellung dort festzuhalten strebte, so bekämpfte es

[1]) HR. 1. VI n. 397 §§ 89, 90, 108, vgl. VII n. 609 § 23, VIII n. 4, 59 § 18, HR. 2. I n. 226 § 7—9, 321 § 34, II n. 329 § 7, 608 § 30, III n. 216 § 16, 288 § 43, vgl. 319 § 22.

[2]) Vgl. HR. 1. VII n. 830, 859, 860, VIII n. 517 § 17; n. 15, 16, Hans. UB. VI n. 1030, 1039.

[3]) HR. 2. III n. 598 § 4, vgl. I n. 226 § 9.

andererseits die Bestrebungen Rigas, den überseeischen hansischen Handel vom Dünagebiet auszuschließen, und vertrat energisch die alte traditionelle Freiheit des Gästehandels in den livländischen Städten für die hansische Kaufmannschaft. Lübeck hatte nichts dagegen, daß Riga, wie Danzig, den überseeischen Nichthansen den Verkehr mit den binnenländischen Händlern bei sich unmöglich machte. Aber das alte Recht der Hansen auf diesen verteidigte es nachdrücklich und zäh. Noch 1399, als die Polozker sich über die Behinderung ihres direkten Handels mit den überseeischen deutschen Kaufleuten beschwerten, erklärte Riga, daß es keine Macht habe, dies zu tun.[1])

Die Bestrebungen der livländischen Städte, das Kontor zu Nowgorod zu beherrschen, den historischen Einfluß der überseeischen in demselben zu unterdrücken, sich selbst zu Stapeln des überseeischen Verkehrs mit den Russen und Litauern zu machen, dazu die Fremdenpolitik Rigas, die ebensowenig wie diejenige Danzigs auf die Länge Halt machte vor den Rechten der überseeischen Hansen, — diese Verhältnisse sind in dem größeren Teil dieses dreiviertelhundertjährigen Zeitraums von fast erheblicherer Wichtigkeit als die Handelsbeziehungen der Hansen zu den Russen und Litauern.

Nicht gar zu lange währten die guten Beziehungen zwischen der Hanse und Nowgorod nach dem Frieden von 1392. Zwar die drohende Störung desselben durch den Großfürsten von Moskau unterblieb. Denn er fand in seinem Streben nach Befestigung seiner lockeren Oberhoheit über Nowgorod und Pskow einen Rivalen in Großfürst Witold von Litauen.[2]) Infolgedessen blieben beide Städte, die beiden Streitobjekte, so ziemlich in Frieden und somit auch der hansische Handel.

Dennoch hatte zu größerer Sicherheit schon 1405 die Hanse sich von Nowgorod eine Bestätigung der Kreuzküssung Nieburs von 1392 und die Zusage freien Verkehrs unter der Bedingung der Gegenseitigkeit erteilen lassen.[3]) Aber schon 1406 hatte der Argwohn Nowgorods vor Feindseligkeiten des livländischen Ordens

[1]) Hans. UB. V n. 365, vgl. i. allgem. Stein i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 119 Anm. 2, ders., Beiträge usw., S. 61, 66.

[2]) Schiemann, Rußland, Polen und Livland, I S. 285ff.

[3]) Hans. UB. V n. 685, 686, 695, 696.

wiederholte Arrestierungen der hansischen Kaufleute und ihrer Waren zur Folge. Nicht nur die Sicherheit der Seinen in den livländischen Städten wollte Nowgorod dadurch verbessern, sondern auch die Hanse nötigen, eine Bürgschaft für die Sicherheit seiner Angehörigen auf See zu übernehmen, wovon in der Kreuzküssung Nieburs aber nichts stand. Auf Anweisung Dorpats übersandte nun das Kontor seine Kleinodien, sein Archiv und seine beiden Siegel zur Aufbewahrung an Reval.[1]) Auch in den folgenden Jahren dauerte das unklare Verhältnis fort, wiederholten sich die Arreste. Zu einem Bruch, einer Meidung Nowgorods durch die Hansen aber kam es nicht. Doch war der Handel flau. Große Massen unverkäuflichen Tuchs häuften sich in der Peterskirche, wo die Waren wegen der größeren Feuersicherheit des steinernen Gebäudes seit alters niedergelegt zu werden pflegten. Doch gelang es Dorpat, die ebenfalls gestörten Beziehungen zu Pskow 1411 durch einen Frieden wieder zu festigen.[2])

Die Niederlage des Ordens durch die polnisch-litauische Macht bei Tannenberg 1410 war auch für den hansischen Handel nachteilig. Der Orden verlor für die Slawen den Nimbus von Macht und Kraft, der ihn bisher umgeben hatte. Über die Rigaer in Polozk verhängte Großfürst Witold einen Arrest, durch den auch überseeische hansische Kaufleute in Mitleidenschaft gezogen wurden. Das Verzeichnis der davon betroffenen Waren erwähnt Lissaboner Salz und etwas Baiensalz, Wachs, Tuch, Pelzwerk.[3]) Häufig, aber anscheinend ohne Erfolg bemühte sich Riga, die Waren wiederzuerlangen. Auch die von Riga veranlaßte Verwendung des deutschen Königs Sigmund sowie der Hanse beim Großfürsten fruchtete nichts.

Auch in der Haltung Nowgorods gegen die Hanse machte sich die Schlacht bei Tannenberg fühlbar. Die Stadt wurde herausfordernd gegen den livländischen Orden. Hochmeister Heinrich Reuß von Plauen suchte sie zu beschwichtigen.[4]) Der livländische Orden selbst zog es 1411 vor, Nowgorod die Mittel zum Krieg durch ein Pferde-

[1]) Hans. UB. V n. 704—706, 713, 714, 716, 718, 738, 744, 747, 748, 751, 752, 788, 789, 799, 800. Zur späteren Rücksendung der Kleinodien n. 765, 914, 922, HR. 1. V n. 363—371, VIII n. 1071 § 3.

[2]) HR. 1. V n. 666 § 1, VIII n. 1184, Hans. UB. V n. 962, 1015, 1017, 1027.

[3]) Hans. UB. V n. 1080, 1084, 1093.

[4]) Hans. UB. V n. 1031, vgl. 1032, 1040; n. 1046.

und Getreideausfuhrverbot möglichst vorzuenthalten.[1]) Trotz der andauernden Unsicherheit aber bestand der Verkehr der hansischen Kaufleute nach Nowgorod ebenso wie der der Russen nach den livländischen Städten fort.

Anfang 1416 endlich gingen die livländischen Städte entschieden gegen Nowgorod vor. Nowgorod hatte unter dem Einfluß seiner Kaufleute und anderer Erwerbsgruppen eine Reihe Vorschriften erlassen, durch die der Handelsbetrieb der Deutschen mehr oder minder empfindliche, aber zum Teil sicherlich berechtigte Beschränkungen erfuhr. Sie sollten sich z. B. des Kleinhandels enthalten, bei Ladung und Löschung der Loddien sich nur einheimischer Arbeitskräfte bedienen u. a. m. Mit Vollmacht der livländischen Städte verbot Dorpat allen Kaufleuten den Handel nach Nowgorod und mit dessen Bürgern in der Newa und zu Pskow, bis die livländischen Städte anders verfügen würden. Jedoch sollte der Handel mit den Russen in diesen selbst und in Narwa niemand verwehrt sein.[2])

Es war ein auffallendes Vorgehen. Die livländischen Städte maßten sich die Regelung der hansischen Handelsbeziehungen zu Nowgorod an und suchten dabei zugleich recht eigennützige Absichten zu verwirklichen, indem sie den Austausch zwischen den Russen und Deutschen ausschließlich auf ihre Märkte konzentrieren wollten. Die augenblickliche Schwäche Lübecks und die Zerrüttung des hansischen Bundes gaben ihnen Spielraum. Schon 1410 hatten sie dem Kontor sein Briefsiegel, St. Peters Siegel, entzogen und es Dorpat überwiesen.[3])

Aber auch ohne Lübeck machten die überseeischen Hansestädte Front gegen die Absichten der Livländer. Und als bald darauf der Verfassungskampf in Lübeck sein Ende fand, verwarf die neugeeinte Hanse schnell die Gültigkeit der livländischen Verfügungen und erklärte dieselben unter heftigen Vorwürfen für eigennützig.[4])

---

[1]) Hans. UB. V n. 1014, 1112, 1118; HR. 1. VI n. 6, Hans. UB. V n. 1009, VI n. 8, 25, 29, 81 u. Anm. 1, 90, 112 u. Anm. 2.

[2]) HR. 1. VI n. 228—230, vgl. 232, 281 § 1, 3.

[3]) HR. 1. V n. 666 § 6, 668, 671, vgl. Hans. UB. V n. 948. Hausmann, Der Hof von St. Peter, i. Balt. Monatsschr. 1904 S. 263, 266. Dabei ist auffallend, daß die Schreiben des Kontors vor 1410 nur ein Siegel, nach 1410 deren zwei tragen.

[4]) HR. 1. VI n. 246 § 6—8, 249—251, 262 § 168, 277, vgl. 279—282, 298.

Sie erließ ihrerseits 1417 ein vollständiges Verbot alles Handels mit Nowgorod, also auch des hansisch-russischen Verkehrs in den livländischen Städten, und dehnte dasselbe auch auf Pskow aus.[1]) Aber die Sperre forderte wie gewöhnlich den Schleichhandel heraus. Auf verpönten Wegen, über Land im Süden, über Schweden und Finnland im Norden, suchte er Nowgorod auf. Wiborg verweigerte die Befolgung des hansischen Verbots und exportierte Salz nach Nowgorod, mit dem es von Danzig versehen wurde. Noch energischer lehnte sich Narwa dagegen auf. Es verlangte für die Anerkennung des hansischen Verbots Mitgenuß an den hansischen Privilegien in Nowgorod. Da ihm dies nicht bewilligt wurde und die livländischen Städte es auch zur Einstellung der Salzzufuhr an seine Störfänger in der Newa zu nötigen suchten, rief es den Schutz des Ordensmeisters an. Dieser erwirkte seinen Bürgern Verkehrssicherheit in Preußen. Gestützt darauf setzte Narwa den Verkehr mit Nowgorod fort, indem es hauptsächlich Salz gegen Wachs austauschte.[2])

Für die Ziele der Handelspolitik der livländischen Städte ist es charakteristisch, daß sie nun nach Erlaß des allgemeinen hansischen Verbots es für das Beste erklärten, sich um die Wiederöffnung des Verkehrs zu bemühen. Schon im Oktober 1417 erzielten sie eine Verständigung mit Nowgorod, schlossen diese aber, wie es nach den späteren Erklärungen Nowgorods scheint, im Namen der gesamten Hanse. Zur selben Zeit schloß der livländische Orden mit Pskow einen zehnjährigen Frieden.[3])

Die Hanse antwortete mit schärfster Verurteilung dieser neuen Eigenmächtigkeit und der gesamten russischen Politik der livländischen Städte. Nur Lübeck und Wisby hätten das Recht, Anordnungen zu treffen und Maßregeln zu ergreifen Nowgorod gegenüber.[4]) Mit der fertigen Tatsache aber scheint sie sich abgefunden, sie anerkannt zu haben.

Jedenfalls befand sich im Frühjahr 1419 der deutsche Kaufmann auf beiden Höfen. Salz lagerte in großer Menge dort und wurde nebst anderen Waren und den Höfen selbst damals ein Raub der

[1]) HR. 1. VI n. 397 § 66—71, vgl. n. 435.

[2]) Über die Haltung beider Plätze zahlreiche Nachweise vgl. i. HR. 1. VI u. Hans. UB. VI.

[3]) HR. 1. VI n. 435, 462—464, 482—486, Hans. UB. VI n. 71, 94 u. Anm. 2, 134.

[4]) HR. 1. VI n. 535, 556 § 85.

Flammen. Der Wiederaufbau fand von seiten der Nowgoroder Behörden trotz der Kreuzküssung mancherlei Schwierigkeiten.[1]) Nun aber erhob Wiborg, unterstützt von seinem Vogt Kersten Niklesson, außer auf das alleinige Recht des Störfangs in der Newa, Anspruch auf Mitbenutzung des Gotenhofs durch die Seinen, weil er den Untertanen König Erichs, den Gotländern, gehöre.[2]) Das war der Fall. Aber der Hof war von diesen an die Hanse und die deutsche Kaufmannschaft seit 1402 für jährlich 5 M. Silber gotländischer Währung verpachtet. Dieser Vertrag, der von Reval namens der hansischen Kaufmannschaft zunächst auf zehn Jahre geschlossen, dann weiterverlängert war, sicherte der Hanse ein Vorrecht bei der Pachtung und den Gotländern freien Stand auf dem Gotenhof zu, wenn sie während der Pachtzeit Nowgorod besuchten. Das Gesuch Wiborgs wurde natürlich von der Hanse verworfen. Der Verkehr der Gotländer selbst in Nowgorod war im Verschwinden. Das Pachtverhältnis überdauerte trotz der Versuche, die der dänische Hauptmann Olaf Axelson seit 1453 machte, den Hof der Hanse zu entziehen, das 15. Jahrhundert.[3])

Nicht lange blieb der deutsch-russische Handelsfriede ungestört. Parteigänger König Erichs in seinem Krieg mit den Holsten und Feinde Revals hatten von Finnland aus vor der Newa 1419 und namentlich 1420 Russen beraubt und die Gefangenen auf eine Burg bei Wismar gebracht. Die Nachricht davon, die bald nach Nowgorod drang, setzte die Hansestädte in Beziehung zu der Tat. Die Russen, die zunächst Finnland zur Vergeltung angegriffen hatten, wandten nun ihren Zorn gegen die hansische Kaufmannschaft. Sie wurde im März 1421 arrestiert und in Eisen gelegt.[4]) Selbst Großfürst Wassili von Moskau hatte Nowgorod zur Aufkündigung des Friedens mit den Deutschen aufgefordert. Nowgorod nahm die

---

[1]) HR. 1. VII n. 38—41 (gedr. Hans. UB. VI n. 220), Hans. UB. VI n. 227, vgl. 269 § 2, HR. 1. VII n. 568 § 55.

[2]) HR. 1. VII n. 73—75, Hans. UB. VI n. 230.

[3]) Hans. UB. V n. 540, 541, 1133, VI n. 547 u. Anm. 2, 550, HR. 2. I n. 289 § 4, 11, 18, 20, IV n. 425, 643 § 5. — n. 180 § 7, 196 § 23, 321, 322, 560, 562, V n. 60 § 6, 61, 101 § 4, 5, 236—238, Hans. UB. VIII n. 1194. — Vgl. die Fälschung Hans. UB. VI n. 591 u. Hildebrand i. Livl. UB. VII n. 329 Zusatz über die Gründe derselben.

[4]) HR. 1. VII n. 77ff., 133ff., 259, 302, 305, vgl. Hans. UB. VI n. 354, 355 u. Zusatz.

gute Gelegenheit wahr, um zugleich von der Hanse die Abstellung verschiedener Beschwerden über Waren und Handelsbetrieb ihrer Kaufleute zu verlangen.[1])

Schnell nahmen die wendischen Städte in der unter den vorliegenden Umständen zweckmäßigsten Weise Stellung zu dieser neuen Störung des Handels. Im Sommer 1421 erreichte Wismar, daß die in seiner Nachbarschaft gefangen gehaltenen Russen ihm ausgeliefert wurden. Lübeck erhielt von den Städten Vollmacht, im Einvernehmen mit den livländischen die hansischen Interessen gegenüber Nowgorod in der geeignetsten Weise wahrzunehmen.[2]) Lübeck suchte durch den Erlaß eines allgemeinen Handelsverbots abermals wie 1417 Eindruck auf Nowgorod zu machen. Es fand jedoch in Livland nicht nachdrückliche Unterstützung. Dorpat und Riga blieben mit Pskow und Polozk im Verkehr, und dadurch gelangten die hansischen Waren auch nach Nowgorod. Narwa lehnte das Verbot überhaupt ab und ebenso der livländische Orden mit Berufung auf einen Grenz- und Handelsvertrag, den er im Januar 1421 mit Nowgorod und dem Großfürsten von Moskau geschlossen hatte.[3]) Dagegen stand der Hauptmann von Wiborg wegen der russischen Angriffe auf Finnland auf Seite der Hanse. Er meinte, daß die Einstellung der Salz- und Kornzufuhr einen stärkeren Zwang als eine große Armee auf Nowgorod ausüben werde. Da aber statt dessen die livländischen Städte den Verkehr sogar mit Nowgorod freigaben, war an eine ernstliche Durchführung des lübischen Verbots nicht mehr zu denken. Die wendischen Städte lieferten die gefangenen Russen am 7. August 1422 in Narwa aus. Andererseits beruhigte sich Nowgorod bei der Wiederherstellung des alten Handelsvertrages. Diese erfolgte am 8. Februar 1423 durch eine Gesandtschaft der livländischen Städte in Nowgorod.[4])

---

[1]) HR. 1. VII n. 304, 307, 308, vgl. 529, 568 § 45. So z. B. die vielbeklagte Verkleinerung der Honigtonnen und die Kürze der Tuche. Der Anspruch der Russen auf 50 Ellen Länge jedes Tuchs, während es in Wirklichkeit nur 42—46 Ellen enthalte, Hans. UB. VI n. 413, war unberechtigt. Siehe Band I, S. 73 Anm. 2. Später waren die Russen übrigens mit 45 Ellen zufrieden.

[2]) HR. 1. VII n. 355 § 3, 12, 359, 360, 362—366, Hans. UB. VI n. 397, 413.

[3]) HR. 1. VII n. 359—361, 365, 367, 570, vgl. n. 132; Hans. UB. VI n. 379, 383—389, vgl. n. 321.

[4]) HR. 1. VII n. 422, 528—531, 533, 567—569, vgl. S. 368f., Hans. UB. VI n. 435 u. Zusatz, 438, 477.

Der Einfluß der livländischen Städte auf das Kontor befand sich in langsamem Vordringen. Mehr und mehr ging die praktische Leitung des Kontors an sie über. Wie sie dem Kontor sein Briefsiegel entzogen, so führten sie eine jährliche Kontrolle über seine Finanzen durch, die früher von den überseeischen Städten geübt worden war und nun von Dorpat besorgt wurde.[1])

Der Anspruch Nowgorods aber, daß die Hanse ihm haftbar sei für die Sicherheit der Seinen auf See, beeinflußte alsbald wieder in ungünstiger Weise das Verhältnis zwischen beiden Mächten. Im Mai 1424 waren vor der estländischen Küste abermals Russen beraubt und getötet. Wer die Übeltäter und wo sie zuhause waren, ließ sich trotz der Bemühungen der livländischen und überseeischen Städte nicht feststellen. So verhängte Nowgorod im Februar 1425 abermals einen Arrest über die hansischen Kaufleute. Ihre Behandlung war hart. Von 150 starben während der Zeit ihrer Gefangenschaft nicht weniger als 36.[2]) Die Antwort der Hansestädte war ein neues Verbot alles direkten und indirekten Verkehrs mit Nowgorod.[3]) Dieses aber verständigte sich mit dem Vogt von Wiborg, Kersten Niklesson. Die Sperre wurde vielfach von hansischer Seite mißachtet. Vor allem Danziger Kaufleute sowie ihre Lieger in Stockholm und Åbo trieben Handel nach Pskow, Narwa, der Newamündung und Nowgorod selbst mit Hering, Salz u. a. Selbst über Dänemark suchten Hansen mit Nowgorod Verkehr zu unterhalten.[4])

Die Hanse und die livländischen Städte bemühten sich, den Beitritt der livländischen Bischöfe, des Ordens, des nordischen Königs zu ihrem Handelsverbot zu erwirken.[5]) Die feste Haltung der Städte, die Verweigerung der Feststellung und der Auslieferung der Friedensbrecher machten trotz der Durchbrechungen der Sperre Eindruck auf die Russen. Auch der Erzbischof Ermilian von Nowgorod mahnte zum Frieden. Im Herbst 1425 hob Nowgorod die Arreste

[1]) Vgl. oben S. 240. HR. 1. VIII n. 139, 144, vgl. V n. 61 § 36, 69, 238 § 3, 240, VII n. 568 § 50, 609 § 13, 696—699, Hans. UB. V n. 512.

[2]) HR. 2. I n. 586 § 5, vgl. HR. 1. VII n. 693—699, 724, 725.

[3]) HR. 1. VII n. 756—760, S. 585, n. 764, 766, 777—780, 792—794, Hans. UB. VI n. 600.

[4]) HR. 1. VII n. 783—787, 828—830, 836, 859, 860, VIII n. 3, 11, 32 § 3, 136 § 16.

[5]) HR. 1. VII n. 830, 834—837.

auf und verhieß Frieden und Verkehrssicherheit.[1]) Der Hansetag ermächtigte Mittsommer 1426 die livländischen Städte, auf der Grundlage der alten Kreuzküssung einen zweijährigen Stillstand mit Nowgorod zu schließen.[2])

Da glaubte Nowgorod aus dem Krieg der wendischen Städte mit König Erich Vorteile ziehen zu können. Eine große russische Gesandtschaft erlangte im Januar 1428 in Kopenhagen die Rückgabe eines Grenzlandes, das 1323 an Schweden abgetreten war, forderte den Abschluß eines ewigen Bündnisses u. a. und drohte dem König andernfalls mit Krieg. Es waren die hansischen Kaufleute, die Nowgorod aufgehetzt hatten und ihren Städten dadurch zu nützen hofften. Jedoch der König wußte die Gesandtschaft zu besänftigen, bewog sie zu einer Verlängerung des Friedens um fünf Jahre und verdächtigte mit Erfolg die Hansen als die Urheber der Ermordung ihrer Mitbürger im Jahre 1424.[3])

Die aufreizenden Beschuldigungen des Königs hätten wohl sogleich schlimme Folgen für die Hanse gehabt, wenn nicht Nowgorod ein Angriff Großfürst Witolds gedroht hätte. Pskow hatte dieser schon 1427 überwältigt. Moskau brauchte er nicht zu fürchten. Denn Großfürst Wassili I. war 1425 gestorben und das Reich unter der Regentschaft für seinen unmündigen Nachfolger Wassili II. schnell in solche Verwirrung geraten, daß für längere Zeit die führende Stellung Moskaus im Osten überhaupt in Frage gestellt war.[4])

Obendrein gelang es den livländischen Städten, die sich auch diesmal der Beihülfe des höchsten geistlichen Würdenträgers in Nowgorod, des Erzbischofs Eufemi I., zu erfreuen hatten, Nowgorod von einem Vorgehen gegen die hansische Kaufmannschaft abzuhalten. Der Hansetag zu Lübeck im Januar 1430 bevollmächtigte dann die livländischen Städte zur Verlängerung des Beifriedens mit den Russen.[5]) Aber eine Verständigung darüber wurde nicht erzielt.

---

[1]) HR. 1. VII n. 828, 831—834, 836, 838—844, VIII n. 6 § 2, n. 7 § 2—4, n. 8, 23.

[2]) HR. 1. VIII n. 59 § 3.

[3]) HR. 1. VIII n. 317, 319, 345, 488, vgl. 1099, Munch, Det norske Folks Historie, 2. Afdel. I S. 73. Siehe oben Band I, S. 243.

[4]) Korner, hg. von Schwalm, S. 477 § 1462, HR. 1. VIII n. 360, Schiemann, Rußland, Polen, Livland, I S. 291 f.

[5]) HR. 1. VIII S. 467, n. 498, 499, 651, 677, 678, 680, 685, 712 § 9, 720, HR. 2. 1 n. 289 § 8, Livl. UB. VIII n. 145.

Denn Nowgorod verlangte vor allem von den livländischen Städten Aufklärung über die Mörder seiner Landsleute 1424 und den Verbleib ihrer Güter. Daher gestatteten die livländischen Städte, wenngleich die Grundstimmung des niederen Volks und der Kaufleute in Nowgorod friedlich war, den Verkehr dorthin vorsichtigerweise nicht.[1])

Verhandlungen zwischen dem Orden und Nowgorod aber brachten ihnen keine Vorteile. Vielmehr erwirkte der Orden für ihre Konkurrentin Narwa, der die Hanse vor einigen Jahren die Anerkennung eines eigenen vom Meister verliehenen Wachssiegels abgeschlagen hatte, freien Verkehr nach Nowgorod. Narwa konnte infolgedessen mehr als sonst der Wirkung der hansischen Verkehrseinstellung Abbruch tun. Hansen und Schweden blieben über Narwa in Verbindung mit Nowgorod. Dieses hatte daher keine Eile, der Hanse entgegenzukommen. Auch eine Verschärfung des Handelsverbots nützte nichts.[2])

Auch in anderer Richtung sahen sich die livländischen Städte im Besitz des Handels mit Nowgorod und Pskow bedroht. Schon 1428 hatte der wendisch-nordische Krieg sie zur Freigabe der verbotenen Umlandfahrt mit russischen Gütern veranlaßt. Denn diese begannen bei der Verminderung des Seeverkehrs in Livland und bei dem Verbot der Umlandfahrt ungewöhnliche Wege und neue Verbindungen durch Litauen und Polen zu suchen. Nun aber entwickelte sich zwischen Pskow, auch Nowgorod und Danzig, wo die Absatzverhältnisse günstiger waren als in Livland, ein anscheinend nicht geringer Verkehr. Wie die westlichen Hansestädte über die einreißenden Unregelmäßigkeiten im Pelzhandel, so wurden die livländischen über diesen Abfluß des Handels unruhig.[3])

Wenn Nowgorod als politische Macht damals noch ein wesentlicher Faktor gewesen wäre, so hätte es sich die augenblickliche Gunst aller Umstände in sehr erheblichem Maß zunutze machen können. Der skandinavische Norden wurde durch den Krieg gegen die wendischen Städte und dann durch seine inneren Angelegenheiten immer vollständiger in Anspruch genommen. Der Friede von

[1]) HR. 1. VIII n. 720—722, S. 467 f., S. 470 f., n. 729—735, 821.

[2]) HR. 1. VIII n. 809, 816—818, 821, 822, 849, 850, vgl. 59 § 4; Livl. UB. VIII n. 431.

[3]) HR. 1. VIII n. 136 § 1, 143, 180, 350, 352 § 3, 625 u. a., 668, 712 § 12.

Kopenhagen war nicht verlängert worden und band Nowgorod seit 1433 nicht mehr. Feindschaft zwischen beiden Mächten trat wieder ein.[1]) Die Schwäche Moskaus, der Tod Witolds von Litauen 1430 und der Bürgerkrieg und Thronstreit in Litauen boten ihm vorzügliche Gelegenheiten, seine Machtstellung zu vermehren. Es ließ alle unbenutzt. Schwach und haltlos nahm es von Großfürst Swidrigal von Litauen, dem Verbündeten des Ordens, einen Fürsten an. Für die livländisch-russischen Beziehungen hatte dies Ereignis nicht unwesentliche Vorteile. Denn selbst nach der furchtbaren Niederlage, die der livländische Orden an der Swienta 1435 durch Swidrigals Nebenbuhler Sigmund erlitt, suchten weder Nowgorod noch Pskow dem Orden Abbruch zu tun.[2])

Auch dem deutsch-russischen Handel kamen diese politischen Verhältnisse allmählich zugute ebenso wie der Umstand, daß 1432 der Krieg der wendischen Städte mit dem Norden aufhörte. Im Mai 1434 schloß eine livländische Gesandtschaft namens der Hanse einen Beifrieden mit Nowgorod auf den alten Grundlagen bis Michaelis 1436. Nowgorod aber begehrte, daß zur Herstellung eines ordentlichen Abschlusses „nach alter Gewohnheit“ eine Gesandtschaft der überseeischen Städte erscheine. Lübeck war einverstanden damit,[3]) beauftragte aber im folgenden Jahre die livländischen Städte mit Vorverhandlungen über die Beschwerden der deutschen Kaufleute. Erst im Mai 1436 trafen deren Boten, an der Spitze Bürgermeister Tidemann Voß von Dorpat, in Nowgorod ein. Für die Dauer der Gesandtschaft wurde, wie es auch früher geschehen war, der Verkehr nach Nowgorod den hansischen Kaufleuten streng untersagt.[4])

Auch der Verkehr mit Pskow war gerade wieder unterbrochen. Im Stift Dorpat war ein schwerer Friedensbruch gegen Pskower begangen. Zum Entgelt hatte die Stadt 24 dort anwesende deutsche Kaufleute im Frühjahr 1436 eingesperrt. Doch unterblieb die von den livländischen Städten befürchtete Parteinahme Nowgorods für Pskow. Die Verhandlungen ihrer Gesandten mit Nowgorod

---

[1]) Livl. UB. VIII n. 868, 949, 950, 957, 973, 988, IX n. 57 u. Zusatz.

[2]) Livl. UB. VIII u. 517, 596, vgl. Schwartz das. X S. XVI.

[3]) HR. 2. I n. 226 § 20, 288, 289, 321 § 31.

[4]) HR. 2. I S. 362, S. 393f., S. 410, n. 462 § 2, 465—468, 470, 471, S. 506 u. Anm. 2, n. 580, 582—585, 588.

erzielten trotz der Versuche Pskows, sie zu stören, ein glückliches Ende.[1])

Es kam zu langen Erörterungen über die zum Teil schon häufig von beiden Seiten vorgebrachten Beschwerden, die beiderseits sowohl Einzelheiten, wie Zustände des Handels und Verkehrs im allgemeinen betrafen. Die Deutschen begehrten Sicherheit ihrer persönlichen Freiheit, da die alten Verträge ihnen das Recht zur Stellung von Bürgen zubilligten, ferner die Zulassung des Reinigungseids vor dem russischen Gericht. Sie verlangten die Abschaffung neuer, ihnen schädlicher Verfügungen der Loddienführer, eine feste Lohntaxe für die Träger, wie sie in Livland bestand, und das Recht, eigene Dienstleute zu verwenden. Sie klagten über das Verbot des Kleinhandels außerhalb des Hofs, während doch in Livland den Russen das Hausieren gestattet sei u. a. m.[2]) Die Russen beschwerten sich über die Kürze der flandrischen Tuche, gegen die übrigens das Nowgoroder Kontor selbst noch kürzlich beim brüggischen protestiert hatte, über die Kleinheit der Honig- und Heringtonnen, über das unzureichende Gewicht des von Reval eingeführten Salzes, über den Anspruch der Hansen auf große Zugaben beim Ankauf von Pelzwerk. Die Hansen bemerkten dazu, daß von den Ihrigen keine Zugabe beansprucht werde, wenn das Pelzwerk gut sei.[3])

An dem Wortlaut der alten Kreuzküssung wollten beide Teile festhalten. Doch verlangten die Russen, daß die Hanse ihnen dann auch für die Sicherheit ihres Seeverkehrs hafte. Diese Forderung widersprach den alten Verträgen, in denen sich die Hanse nur verpflichtet hatte, den Nowgorodern im Verkehr nach Gotland keine Schwierigkeiten zu machen. Die Hanse sträubte sich entschieden, Zugeständnisse von so unberechenbarer Tragweite zu machen. Doch überwog der Wunsch nach Frieden auf beiden Seiten, nur blieben sie uneins über die Dauer eines solchen. Er wurde schließlich am 16. Juli 1436 auf keine bestimmte Frist abgeschlossen. Er sicherte beiden Teilen freien Verkehr und Rechtsschutz und im Fall eines

[1]) HR. 2. I S. 506, n. 581, 582, 585, 586 §§ 21, 32, 34—38, 40, 43—45, 588, Livl. UB. IX n. 75.

[2]) HR. 2. I n. 586 §§ 2—7, 19, 27, vgl. HR. 1. VI n. 281 § 15, VII n. 568 § 12, 40.

[3]) HR. 2. I n. 586 §§ 9, 12—17, 25, 28, 30, vgl. zu dem letzten Punkt Hildebrand, D. rigische Schuldbuch, S. LIV.

neuen Zerwürfnisses freien Heimzug ihrer Kaufleute zu. Die Gültigkeit des Friedens aber machte Nowgorod davon abhängig, daß auch zwischen ihm und dem Orden eine Verständigung erfolge.[1])

Jedoch weder dieser noch andere Versuche Nowgorods, endlich in ein festes Friedensverhältnis zum Orden zu kommen, hatten Erfolg. Trotzdem wurde der Handelsfriede beobachtet. Die Unsicherheit des Verhältnisses zwischen Pskow und den livländischen Städten aber dauerte fort. Dorpat arrestierte 1438 auf das Gerücht hin, daß Pskow Anschläge gegen die deutschen Händler dort plane, 45 gerade anwesende Kaufleute aus Pskow.[2])

Andererseits besserten sich nun wieder die Beziehungen zwischen Livland und Polozk, die durch den inneren litauischen und den litauisch-livländischen Krieg der dreißiger Jahre stark beeinträchtigt waren. Alsbald nach Abschluß des Friedens zu Brecz warben Polozk und Witebsk um die Wiederaufnahme des deutschen Verkehrs, insbesondere um Zufuhr von Lebensmitteln.[3]) Das Kontor harrte in Polozk trotz des fortdauernden Krieges zwischen Swidrigal und Sigmund aus. Im Februar 1439 aber bestätigte der siegreiche Sigmund den Vertrag von Kopussa aus dem Jahre 1406.[4]) Und auch nach seiner Ermordung blieben die Handelsbeziehungen zwischen Riga und Litauen unter Großfürst Casimir zunächst ungestört.

Auch die berühmte Reise des höchsten russischen geistlichen Würdenträgers, des Metropoliten Isidor von Kiew, zum Konzil von Ferrara, wo die Union zwischen der griechischen und lateinischen Kirche erzielt werden sollte, verlief im hansischen Gebiet ohne störenden Zwischenfall. Es war seit Jahrhunderten 1438 das erste Mal wieder und blieb für die nächsten fünfzig Jahre das einzige, daß Deutschland vornehme Russen — Isidor reiste mit einer mehr als hundertköpfigen Begleitung — bei sich sah. Ihr Staunen, als sie über Nowgorod und Pskow in Livland eintrafen und noch mehr, nachdem sie von Riga nach Lübeck übergefahren waren, über die fast ganz aus Stein gebauten Städte und über die Dichtigkeit der

[1]) HR. 2. I n. 586 § 28ff., 587, vgl. II n. 12. Schwartz i. Livl. UB. X S. XVI. Die russische Originalurkunde wurde in Dorpat verwahrt.

[2]) Livl. UB. IX n. 294.

[3]) Livl. UB. IX n. 39, 54 u. Anm. 2, 102, 133.

[4]) Livl. UB. IX n. 415.

Bevölkerung war andauernd groß. Die Blüte der deutschen Kultur machte auf diese Slawen einen blendenden Eindruck.[1])

Während somit deutscherseits die hansisch-russischen Beziehungen vor einer Trübung bewahrt blieben, wurde von den Russen in Nienslot im November 1438 der Dolmetscher des Junkers Gerhard von Kleve, ein Narwaer, ermordet. Der Junker, aber auch der Ordensmeister und die Bischöfe in Livland verlangten Genugtuung. Das Verhältnis zwischen den Deutschen und Nowgorod, das aus kommerziellen Gründen bereits wieder verschlechtert war, wurde nun schnell recht gespannt.[2]) Schon 1439 wurden die Deutschen dort vorübergehend arrestiert. Im Februar 1442 geschah es zum zweitenmal, nachdem Verhandlungen zwischen dem Orden und Nowgorod in Narwa erfolglos verlaufen waren.[3])

Das Zerwürfnis erfolgte zu einem für die Hanse sehr ungünstigen Zeitpunkt. Die Beendigung des wendisch-holländischen Krieges im Sommer 1441 hatte gerade den Handel mit Hoffnungen auf einen neuen Aufschwung erfüllt. Die Unsicherheit des Verkehrs nach Nowgorod, die nun etwa vierzig Jahre schon andauerte, hatte stark dazu beigetragen, die Wertschätzung Nowgorods als des wesentlichsten Umschlagsplatzes zu vermindern. Die Bedeutung der livländischen Häfen als solcher war gestiegen. Das Kontor gab dieser Veränderung 1441 in der Klage Ausdruck, daß der Handel mehr und mehr aus Nowgorod weg und von den livländischen Städten angezogen werde.[4])

Die Unsicherheit in den Beziehungen der hansischen Kaufmannschaft zu Nowgorod hatte andererseits die Folge gehabt, daß die livländischen Städte vermöge ihrer Nachbarlage einen immer größeren Einfluß auf die hansische Handelspolitik gegenüber Nowgorod gewannen. Ohnehin war das Streben Dorpats und Revals hierauf gerichtet gewesen, während Riga wiederholt seine Schwesterstädte bei beabsichtigten Eigenmächtigkeiten daran erinnert hatte,

---

[1]) Vgl. Strahl i. Archiv f. ältere deutsche Geschichtskunde VI S. 526ff., Karge, Die Reise der russischen Konzilsgesandten durch die Ordenslande, i. Altpreuß. Monatsschr. 32 S. 488ff., Schiemann, Rußland, Polen, Livland, I S. 302f. Vgl. Livl. UB. IX n. 252, S. 150 Anm. 1, 2, n. 267, 270, 289, 309, 490.

[2]) Schwartz i. Livl. UB. X S. XXVII.

[3]) HR. 2. II n. 559, 560, vgl. 556, 557, 602 § 1.

[4]) Livl. UB. IX n. 753.

daß Endgültiges nur beschlossen und ausgeführt werden könne unter Teilnahme und Mitwirkung der überseeischen Städte. In den handelstechnischen Fragen waren jene immer mehr der bestimmende Faktor geworden. Der Erlaß neuer, die Erneuerung älterer hansischer Verfügungen waren überwiegend in ihre Hände gelangt.[1]) Vor allem aber war die tatsächliche und direkte Leitung des Kontors selbst mehr und mehr auf sie übergegangen. Die Ernennung zweier wichtiger Personen des Kontors, des Hofknechts und des Priesters, die abwechselnd wie die Ernennung der Älterleute Lübeck und Wisby zustand, versuchten sie an sich zu ziehen. 1434 beanspruchten sie, offenbar vergeblich, von der Hanse, daß die Gestellung des Priesters ihnen übertragen werde. 1437 nötigten sie dennoch den von Wisby herübergesandten Priester zur Heimkehr und besetzten die Stelle von sich aus; sie setzten den Gehalt desselben auf die Hälfte herab und hielten auch später Lübeck gegenüber diese Maßregel aufrecht.[2])

Die Verhältnisse in der Leitung des Kontors waren unhaltbar und verlangten eine klare Regelung. Sie erfolgte nach Schluß des Hansetags zu Stralsund am 20. Juni 1442 zwischen den livländischen Städten und Lübeck, das von der Hanse dazu Vollmacht erhalten hatte, in Lübeck selbst. Wenngleich dieses noch kürzlich den livländischen Boten heftige, vornehmlich gegen Reval gerichtete Vorwürfe über die willkürliche Behandlung der Nowgorodfahrt gemacht hatte, übertrug es nun den livländischen Städten die Entscheidung über die Öffnung und Schließung des hansischen Verkehrs mit Nowgorod und ermächtigte sie, einen Frieden mit neuer Kreuzküssung herzustellen. Mit der Leitung der Höfe betraute es Dorpat und wies das Kontor an, sich nach der Skra und den Weisungen der livländischen Städte, in dringenden Fällen Dorpats, zu richten.[3]) In der Leitung des hansisch-russischen Verkehrs wie des hansischen Kontors in Nowgorod war hierdurch die praktische Vorherrschaft der livländischen Städte nach dreiviertelhundertjährigem Ringen um dieselbe anerkannt.[4])

---

[1]) HR. 2. I n. 226 § 21—31, 229, II n. 137, 331.

[2]) HR. 2. I n. 226 § 18, II n. 327, 328, 329 § 5, 6, 8, 331—333, 336, 339, 340, 586, 601, 625, Livl. UB. IX n. 177, 753, vgl. 792.

[3]) HR. 2. II n. 602 § 1—3, 608 § 9, 622—624.

[4]) Vgl. Schwartz i. Livl. UB. X S. XXXIf., Hausmann, Der Hof zu St. Peter i. Balt. Monatsschr. 1904 S. 263ff.

Ein Mittel, den hansischen Handelsverkehr mit Nowgorod unabhängig von Verwicklungen politischer Natur zwischen Nowgorod und den Mächten Livlands zu stellen, fand der Hansetag zu Stralsund nicht. Das herausfordernde Verhalten Nowgorods gegen den Orden aber machte diesen zu einem unter den vorliegenden Umständen erwünschten Bundesgenossen der Städte. Der Orden in Livland und sogar in Preußen stellte jede Zufuhr nach Nowgorod ein. Nun brachen endlich auch die livländischen Städte alle Verbindungen mit Nowgorod ab. Die hansischen Kaufleute, die aus dem Arrest entlassen waren, räumten das Kontor. Lübeck verbot den überseeischen Hansen allen Verkehr mit Nowgorod.[1]) Verletzungen der Sperre selbst durch Hansen blieben natürlich auch diesmal nicht aus. Die einzelnen Städte wollten nicht andere einträgliche Verkehrsrichtungen aufgeben, nur weil dadurch Nowgorod Zufuhren erhalten konnte. So lehnte Lübeck es ab, deswegen die hansischen Handelsniederlassungen in Åbo und Wiborg zu verbieten. Riga mochte den Verkehr nach Polozk nicht einstellen. Dorpat setzte sogar den Verkehr nach Pskow fort.[2])

Zwischen Nowgorod und dem livländischen Orden aber spitzte sich das Verhältnis zum Kriege zu. Unter solchen Umständen war es freilich besser, die Sperre nicht auf Pskow auszudehnen, um es nicht an die Seite Nowgorods zu drängen. Vielmehr schloß in Voraussicht des Krieges der Meister Heidenreich Vincke mit Pskow am 8. September 1443 einen zehnjährigen Frieden ab. Vermittlungsversuche der verschiedenen Nachbarmächte lehnte er ab, teils aus Mißtrauen in die Aufrichtigkeit ihrer Absichten.[3])

Jahrelang währte der Unfriede zwischen Livland und Nowgorod und lag der hansisch-russische Handel darnieder. Dem Orden und der Hanse kam es zustatten, daß auch König Christof von Dänemark Feind Nowgorods wurde und sich den Sperrmaßregeln beider anschloß, vielleicht sogar Anfang 1447 ein Bündnis mit dem livländischen Orden einging.[4]) Aus Preußen sandte der Hochmeister

[1]) Livl. UB. IX n. 870, 892, HR. 2. II n. 698—700, 701 § 1, 17, 702, 703, 709, 711, 712.

[2]) HR. 2. II n. 716—719, III n. 103, 106 § 4, 10, 110, 112, 155—157, 160 § 1, 4, 164, Livl. UB. X n. 1, 12, 37 u. a.

[3]) Schwartz i. Livl. UB. X S. XVIII ff.

[4]) Livl. UB. X n. 200, 211, 213, 216, HR. 2. III n. 227, 276, Schwartz i. Livl. UB. X S. XXII f., Christensen, Unionskongerne, S. 115 u. Anm. 3, 5—7.

Hülfe, aber es gelang ihm nicht, die deutschen Fürsten, den römischen König und andere Herren für den Kampf zu interessieren, der nach dem Ablauf eines Stillstands im Sommer 1447 mit Heftigkeit auszubrechen drohte.

Dagegen gelang es Nowgorod, trotz des Beifriedens Pskow auf seine Seite zu ziehen. Und der Orden geriet in Furcht, daß die anderen Slawenvölker, Böhmen, Mähren, Polen, Moskauer, dazu Tataren und Wallachen, die Partei Nowgorods ergreifen möchten. Nowgorod fühlte sich gestärkt und zeigte sich unnachgiebig.

Andererseits suchte Polozk sich die Tatsache zunutze zu machen, daß es nunmehr der einzige Zielpunkt des livländisch-hansischen Handels im Osten war. Riga jedoch lehnte es ab, den Verkehr zur See über seinen Hafen den Polozkern freizugeben, trotz des Anerbietens, daß die Deutschen dafür nach Witebsk und Smolensk sollten verkehren dürfen. Gleichwohl bestätigte am 3. Mai 1447 auch Casimir den Vertrag von Kopussa.[1]) Die Sicherheit des Dünaverkehrs war dadurch zwar für die Deutschen verbessert. Aber Polozk und sein Herr hielten streng darauf, daß die Rigaer Polozk als Stapel und Endpunkt ihres Verkehrs ansahen, und verwehrten ihnen jede Verbindung mit Witebsk und Smolensk, so Anfang 1448, als verschiedene Kaufleute des Kontors zu Polozk in vierzig Schlitten Salz dorthin schaffen wollten.[2])

Die Haltung Nowgorods, der Übertritt Pskows, die Besorgnis, daß eine Fortdauer des Streits Nowgorod weitere Bundesgenossen zuführen werde, die Ausbreitung eines Schmuggelhandels, der von zahlreichen deutschen Kaufleuten auf den Höfen der Russen in Nowgorod betrieben wurde, — alles zusammen ließ den Orden an Frieden denken. Abgeschlossen wurde derselbe am 25. Juli 1448 auf der Narowa zwischen Nowgorod und Pskow einerseits, dem Orden und den geistlichen Stiftern Livlands sowie der Stadt Dorpat andererseits auf 25 Jahre.[3])

Der Hanse und den livländischen Städten schien nun die Fortführung der Verkehrssperre aussichtslos. Schon wurde in Flandern als Folge ihrer langen Dauer über eine Verschlechterung des Pelzwerks Klage geführt. Die livländischen Städte wußten

---

[1]) Livl. UB. X n. 272, 529; n. 331, vgl. 315, 336.

[2]) Livl. UB. X n. 416, Hans. UB. VIII n. 72.

[3]) Schwartz i. Livl. UB. X S. XXIVf., das. n. 470, vgl. 500.

Lübeck von der beabsichtigten Besendung Nowgorods abzuhalten und schlossen allein namens der Hanse am 1. März 1450 einen Beifrieden auf sieben Jahre bis zum 24. Juni 1457, der die alte Kreuzküssung wiederherstellte.[1]) Sie waren zum Abschluß eines zeitlich begrenzten Friedens von der Hanse nicht bevollmächtigt, empfanden auch selbst, daß ein solcher für die Hanse nicht günstig war. Die Überzeugung von der Aussichtslosigkeit und den für den hansischen Handel schädlichen Wirkungen einer fortgesetzten Sperre nötigte sie dazu. Andererseits erklärt sich die Bereitwilligkeit Nowgorods zur Herstellung eines Friedens auf den alten Grundlagen doch wohl daraus, daß die Sperre sich auch ihm unangenehm fühlbar gemacht hatte.

Die abermalige Eigenmächtigkeit der livländischen Städte nötigte Lübeck aufs neue, ihnen gegenüber sein Recht auf die oberste Leitung der hansischen Handelspolitik hervorzuheben. Es genehmigte zwar den Frieden für diesmal, verbat sich aber für künftig ähnliche Rücksichtslosigkeiten. Es hielt daran fest, zum Abschluß einer neuen Kreuzküssung eine eigene Gesandtschaft nach Nowgorod schicken zu wollen, und lehnte jede vorbereitende Mitwirkung der livländischen Städte dabei rundweg ab, verbot ihnen überhaupt für die Zwischenzeit alle weiteren Verhandlungen mit den Russen.[2])

Alsbald wurde nun von Lübeck der Verkehr nach dem livländisch-russischen Osten mit Lebhaftigkeit wieder aufgenommen. An der 1450 nach Reval abgesandten lübischen Flotte von sieben Schiffen waren 121 Kaufleute mit Waren im Wert von 136111 M. lüb. beteiligt.[3])

Als der Friede in sicherer Aussicht stand, sorgten die livländischen Städte für die Wiederherstellung und Befestigung des hansischen Handels durch geeignete Verordnungen. Den westlichen Nichthansen sollte streng und vollständig jede direkte und indirekte Handelsverbindung mit Russen unmöglich gemacht werden. Gegen die Fälschung von Wein und Pelzwerk, die Kleinheit der Honigtonnen, die Kürze der Tuche und unredliche Packung der Heringe erließen sie Verordnungen. Das Verbot des Borghandels erneuerten sie.

[1]) HR. 2. III n. 415—421, S. 393 f., n. 515, 516 § 1, 517, 520, 598 § 1, 2, 599, 600, vgl. 723 § 3. Lüb. UB. VIII n. 671.

[2]) HR. 2. III n. 723 § 3, vgl. § 4.

[3]) Lüb. UB. VIII n. 737.

Nur „rede ume rede“ sollte mit den Russen Handel getrieben werden und die Ware vor Augen sein.[1]) Dagegen griff es über die von Lübeck 1442 gemachten Zugeständnisse weit hinaus, daß die livländischen Städte dem Kontor bei seiner neuen Konstituierung eine würdige Persönlichkeit für einen Ältermann zu setzen beschlossen, der gemäß der Skra die Verwaltung und Ordnung des Kontors wiederherstellen sollte.[2]) Mehr als zuvor suchten sie nun sich dem Kontor als die eigentlich vorgesetzte Behörde zur Geltung zu bringen, die über der Aufrechterhaltung der Skra jederzeit zu wachen für ihre Hauptaufgabe hielt.[3])

Von Lübeck begehrten die livländischen Städte 1451 ein Verbot der Landfahrt mit Tuch, Pelzwerk, Wachs, den kostbaren Gütern, zwischen Preußen und Livland sowie zwischen Danzig und Lübeck, überhaupt zwischen den östlichen Gegenden und den Niederlanden. Es sollte dadurch nach ihrer Meinung einer wachsenden Konkurrenz Danzigs begegnet werden. Die Hanse jedoch besorgte, daß solche Verbote den Verkehr anderer nichthansischer Elemente mit Nowgorod auf ungewöhnlichen Wegen befördern würden. Sie vermied es 1453, eine Entscheidung zu treffen.[4])

Dazu eignete sich in der Tat die Zeit auch schlecht. Nicht minder ungünstig war sie einem neuen kräftigen Aufschwung des russisch-hansischen Handels. Ein Jahr nach der Wiederherstellung des Handelsfriedens verhängte die Hanse die Handelssperre gegen Flandern. Auch das Verhältnis zwischen Lübeck und England war feindselig. Zwischen Schweden und Dänemark brach 1451 der Krieg aus, ihre Auslieger beunruhigten die Ostsee. Und noch viel beträchtlicher wurde im Verlauf des 1454 ausgebrochenen Ordenskrieges durch die Auslieger Danzigs der neutrale Seeverkehr, wie gezeigt, vor den livländischen und preußischen Ordenshäfen bedrückt.[5])

Andererseits ist nicht zu verkennen, daß der Seekrieg, der doch größtenteils die Gewässer vor den preußischen Küsten beunruhigte,

---

[1]) HR. 2. III n. 598 §§ 4, 6—11, 17, 18, 599—602, vgl. 723 § 2, 5, IV n. 196 § 25—28.

[2]) HR. 2. III n. 598 § 3, 602.

[3]) Vgl. z. B. HR. 2. IV n. 761, V n. 384 § 18, 587 § 5—7, 826 § 7, VI n. 62 § 3—5.

[4]) HR. 2. III n. 723 § 1, IV n. 140 § 1, 141, 180 § 13, 196 § 33, 218.

[5]) Vgl. Band I, S. 404 und oben S. 28, 166 f., 176 u. später.

dazu die Feindschaft zwischen Amsterdam und Danzig, die Neutralen stärker nach Livland hinüberdrängten. Ein lebendiges Bild von dem Seeverkehr Rigas in dieser Kriegzeit gewährt eine Anzahl Handelsbriefe aus dem Mai und Juni 1458.[1]) Die Hamburger, Kampener, Greifswalder, Wismarer Schiffe, alle fuhren in Flotten nach Riga. Das Hauptinteresse der Kaufmannschaft im Osten aber konzentrierte sich auf die lübische Flotte. Die völlig überragende Wichtigkeit des lübischen Marktes für Livland tritt so recht in dieser Zeit hervor. Die Nowgorodfahrer, deren Handelsbetrieb auch Reval und Narwa mitumfaßte, und die Rigafahrer Lübecks waren die beiden wichtigsten Gruppen von Händlern für das Land.[2])

Wohlbehalten lief die rigische Baienflotte in Stärke von 25—30 Schiffen 1458 in Riga ein. Besorgt sahen nun die dortigen Salzhändler dem Erscheinen der holländischen Salzflotte entgegen. Auf deren Ausbleiben hofften aber auch die Hansen, die in Riga Asche und Holz kaufen wollten.[3]) Die Ankunft der binnenländischen Händler andererseits ließ wegen des gerade gespannten Verhältnisses zwischen Litauen und Livland länger als gewöhnlich auf sich warten. Sie forderten für das Pelzwerk hohe Preise, bezeigten aber keine Neigung zu Tucheinkäufen. Von den mannigfachen Tuchsorten, niederländischen, nordfranzösischen, englischen, die von Lübeck her auf den rigischen Markt gebracht waren, wünschten sie noch am meisten englische Tuche zu kaufen. Jedoch die Zunahme des Verbrauchs dieser im Osten, deren Einfuhr nach Livland bisher, ausdrücklich seit 1415, verboten gewesen, infolge der letzten Handelssperre gegen Flandern aber beträchtlich zugenommen hatte, war den wendischen wie livländischen Städten unwillkommen. Unmittelbar nach der Wiedereröffnung des hansischen Handels mit Flandern hatten die Livländer daher eine Erneuerung des Verbots

[1]) Veröffentlicht von W. Stein i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1898.

[2]) Vgl. auch HR. 2. IV n. 568 § 4. — Die hauptsächlich in drei Schiffen verfrachtete Ladung, die am 30. Mai 1456 von Reval her in Lübeck anlangte, gehörte 107 Kaufleuten und hatte einen Gesamtwert von 96000 M. lüb., Hans. UB. VIII S. 296 Anm. 5. Die überaus mannigfaltige Ladung des 1468 auf der Fahrt von Lübeck nach Reval untergegangenen Holks im Gesamtwert von über 100000 rhein. Gulden gehörte mehr als 60 lübischen Kaufleuten, darunter waren u. a. 200 Terlinge Tuch, über 90 Last Honigseim, über 10000 rhein. Gulden in bar, deren Wechselkurs in Livland besser als in Lübeck war, Hans. UB. IX n. 550 u. Anm. 1, 558, vgl. auch oben S. 216 Anm. 7.

[3]) Vgl. auch Hans. UB. VIII n. 1057. Siehe Band 1 S. 434.

der englischen Tuche in Erwägung gezogen für Livland, Nowgorod, Pskow, Polozk und überhaupt Litauen. Doch erfolgte der Erlaß eines solchen durch die Hanse, ausgenommen für gewisse Sorten englischen Tuchs, erst 1465.[1])

Trotz der engen Beziehungen zu Lübeck verfolgten aber die livländischen Städte ihre verkehrspolitischen Ziele nun mit wachsender Entschiedenheit. Sie selbst wollten die Hauptmärkte und Umschlagsplätze zwischen den binnenländischen und überseeischen Kaufleuten werden und die Vermittlung des Handels zwischen beiden Gruppen ihrer eigenen Kaufmannschaft vorbehalten. In diesem Streben begannen sie allmählich auch den überseeischen hansischen Kaufleuten Hindernisse zu bereiten. Sie verwehrten ihnen den Kleinhandel, wollten ihnen die Feilhaltung ihrer Waren nur für drei Tage in der Woche gestatten. Lübeck begehrte 1442 insbesondere von Reval die Wiederherstellung der alten Handelsfreiheit, nach der die überseeischen Hansekaufleute in den livländischen Städten dieselben Rechte genossen wie deren Bürger. Es wollte in seinem Archiv nachforschen lassen nach Privilegien, die seinen Handel dort gegen solche Beschränkungen sicherstellten.[2])

Möglicherweise wirkte der Protest Lübecks für einige Zeit. Elf Jahre später jedoch kamen die livländischen Städte auf jene Absichten zurück. Doch konnten sie sich auch jetzt zu einem Verbot des selbständigen Kleinhandels der Fremden nicht entschließen, obwohl sie deren Tätigkeit für einen gründlichen Verderb ihrer eigenen Kaufmannschaft erklärten. Nur den Handelsbetrieb der russischen Krämer schränkte Reval ein.[3]) Dann aber unternahm Riga den entscheidenden Vorstoß gegen die von Lübeck vertretene Freiheit des Handels der hansischen Gäste. Etwa Ende 1459 verbot es den Fremden allgemein den Handel untereinander. Vielleicht waren ein treibender Grund zu diesem Schritt die zunehmenden Erwerbsschwierigkeiten, unter denen die Bürger infolge des Ordenskriegs zu leiden hatten.[4]) Hatte Riga die Bergfahrt auf der Düna den überseeischen Kaufleuten schon seit dem 14. Jahrhundert gesperrt, so beraubte es nun die überseeischen hansischen

[1]) HR. 1. VI n. 164, 168, vgl. HR. 2. II n. 329 § 11, III n. 598 § 9, im übrigen oben S. 80 u. Anm. 6.

[2]) HR. 2. II n. 602 § 5, 6, 603 § 3, 623 § 3.

[3]) HR. 2. IV n. 180 § 15, 319, 369 § 8, 422 § 12.

[4]) Vgl. Hausmann i. Balt. Monatsschr. 1904 S. 273f.

Kaufleute des Vorzugs, den sie durch den direkten Verkehr mit den binnenländischen Fremden am Platz vor den nichthansischen bisher noch besessen hatten.

Das Vorgehen Rigas befremdete selbst die anderen livländischen Städte. Aber weder deren noch Lübecks ernstliche Vorstellungen hatten Wirkung.[1]) Riga setzte eine Strafe von 10 M. auf den Handel zwischen Gast und Gast, erklärte es für den obersten Grundsatz jeder Stadtpolitik, die eigenen Bürger in ihrem Erwerb zu schützen, und wollte von einer Verletzung alter Freiheiten und Privilegien der Lübecker nichts wissen.[2]) Lübeck rief die Landesherrschaft um Unterstützung seiner Ansprüche gegen Riga an. Dieser Schritt drängte jedoch die anderen livländischen Städte auf die Seite Rigas. Riga selbst erhob 1469 schwere Vorwürfe gegen Lübeck, weil es als Haupt der Hanse innere Angelegenheiten der Städte vor die Herren bringe und dadurch gröblich hansische Statuten verletze.[3]) Es nahm aus dem Vorgehen Lübecks Anlaß, die Lübecker zur strengen Beobachtung seiner Verbote anzuhalten. Drohungen Lübecks nutzten nichts. Riga erbot sich auf dem Hansetag zu Lübeck im Mai 1470 zu Recht. Die Angelegenheit ruhte wieder. Erst sechs Jahre später kam Lübeck auf seine früheren Forderungen Riga gegenüber zurück und drohte sich nötigenfalls an die Aussteller seiner Privilegien wenden zu wollen.[4])

Mit dem Vorwurf, daß Lübeck die Landesherren in innere hansische Angelegenheiten hereinziehe, waren die livländischen Städte doch nicht ganz im Recht. Die Privilegien, für deren Behauptung Lübeck kämpfte, waren ihm und den überseeischen deutschen Kaufleuten im 13. Jahrhundert von den livländischen Landesherren, dem Erzbischof von Riga, dem Bischof von Ösel, dem Ordensmeister und dem ganzen Orden verliehen worden. Diese hatten über deren Anerkennung oder Verwerfung zu entscheiden, nicht Riga.[5]) Dennoch führte Lübeck seine Drohung nicht aus, obwohl Riga unnachgiebig blieb und sein erfolgreicher Vorstoß auch bei seinen Genossinnen Nachahmung fand. Auf eine Parteinahme

[1]) HR. 2. IV n. 757 § 1, 758, 764, 766, 767, 770.
[2]) HR. 2. VI n. 143, vgl. Hans. UB. IX n. 533.
[3]) HR. 2. VI n. 144 § 1, 145, S. 111 Anm. 1, Hans. UB. IX S. 442 Anm. 1.
[4]) HR. 2. VI n. 151, 278 § 4, 338, VII n. 377.
[5]) Vgl. z. B. Hans. UB. I n. 751, 786, 1301.

der Landesherrschaft für seine Sache konnte Lübeck nicht wohl rechnen.

So waren nun in Livland auch die überseeischen Hansen den beiden von der hansischen Fremdenpolitik gegen die Nichthansen geprägten allgemeinen Verboten unterworfen. Zu dem Verbot der Bergfahrt auf der Düna, des Verkehrs also über den Ankunftshafen hinaus im Hinterland war ein Verbot des Gästehandels getreten.[1]) Die livländischen Städte kannten die Stärke ihrer Stellung gegenüber den überseeischen Hansen. Sie verfolgten ihre Politik um so sicherer, da die Bedeutung Nowgorods für den hansischen Handel immer schneller und vollständiger dahinsank.

Das Verhältnis zwischen Nowgorod und der Hanse blieb vorerst friedlich. Trotzdem die versprochene hansische Gesandtschaft weder damals noch später erschien, gelang es den livländischen Städten, Nowgorod zu einer Verlängerung des Beifriedens bis 1465, darauf noch bis Mittsommer 1468 zu vermögen. Doch mußten sie den Russen wiederholt die feste Zusage erteilen, daß inzwischen endlich die verheißene Gesandtschaft der überseeischen Hansestädte zur Aufrichtung einer neuen Kreuzküssung und Regelung der gegenseitigen Beschwerden erscheinen werde.[2]) Anfang 1468 jedoch suchte Nowgorod durch Arrestierung der hansischen Kaufleute diesem Verlangen noch größeren Nachdruck zu geben. Darauf antworteten die livländischen Städte sogleich mit einem Verbot alles Handels mit den Russen, begehrten in erster Linie von Danzig und Königsberg die Einstellung des Besuchs der Newa und Narwas und untersagten den Handel mit dieser Stadt überhaupt. Eine Gesandtschaft, die sie im August nach Nowgorod schickten, hatte keinen Erfolg.[3]) Denn sie lehnte in Übereinstimmung mit der Hanse den erneuten Anspruch Nowgorods ab, daß die Hanse ihm für jede Beschädigung seiner Angehörigen zu Wasser wie zu Lande hafte.

So waren die Beziehungen wieder unterbrochen, der Hof geschlossen, die Peterskirche zugemauert, die Kaufleute nach Narwa

---

[1]) Das Stapelrecht, das Riga sich im Lauf dieses Jahrhunderts beilegte, ist in Kraft geblieben bis 1861.

[2]) HR. 2. IV n. 562, vgl. Hans. UB. VIII S. 441 Anm. 2, das. S. 496f. Anm. 4, HR. 2. V S. 50 Anm. 4, n. 101 § 1, 2. — n. 587 § 2, 3, 745—748, vgl. S. 538 Anm. 2, n. 826 § 2, 828, Hans. UB. IX n. 180 u. Anm. 2, 209.

[3]) HR. 2. VI n. 59—61, 62 § 9, 11, 16, n. 65, 68—72. Hans. UB. IX n. 429.

übergesiedelt.[1]) Überhaupt war Narwa im Lauf der Zeit mehr und mehr über seine beiden Rivalen im Schleichhandel mit Rußland, Wiborg und Åbo, hinausgewachsen. Das Interesse der hansischen Kaufmannschaft am Handel in Narwa hatte zugenommen. In Lübeck besonders hatte sich eine besondere Gruppe der nach Narwa verkehrenden Kaufleute gebildet, die wie die Revalfahrer aus dem Schoß der Nowgorodfahrer hervorgegangen waren.[2]) Erst der große Hansetag zu Lübeck im August 1470 vereinbarte mit den Vertretern der livländischen Städte ein scharfes Handels- und Verkehrsverbot gegen Nowgorod, das Ostern 1471 in Kraft treten sollte. Die Hanse machte zur Vorbedingung eines Friedens wie einer Gesandtschaft, daß Nowgorod Nieburs Kreuzküssung und alle anderen alten Bräuche und Freiheiten vollinhaltlich anerkenne und zu beobachten gelobe. Sie ermächtigte die livländischen Städte, unter denselben Bedingungen einen Beifrieden mit Nowgorod abzuschließen.[3])

Zwar suchte auch diesmal Narwa, unterstützt vom Orden, in gewohnter Weise sich das Handelsverbot zunutze zu machen. Und die livländischen Städte gestatteten den Bewohnern von Pskow, wenngleich sie den Verkehr dorthin während der Sperre untersagten, in Dorpat zu Markt zu gehen.[4]) Andererseits wurde die Wirkung der Sperre gegen Nowgorod dadurch verstärkt, daß das Verhältnis zwischen Riga und Polozk seit Jahren schon getrübt war.

Bereits die schwere Pest, die 1464 von Riga her nach Polozk durch die Dünaschiffer eingeschleppt worden war, hatte den gegenseitigen Verkehr unterbrochen.[5]) Im Frühjahr 1466 waren die Erbitterung der Polozker und eine abermalige Unterbrechung des

---

[1]) HR. 2. VI n. 144 § 4, 147, 184 § 42, Hans. UB. IX n. 749. Vergeblich suchten die livländischen Städte das Original von Nieburs Kreuzküssung zu erlangen. In Riga, der ältesten livländischen Stadt, war es nicht zu finden, nur eine Abschrift, auch in Lübeck fand es sich nicht. Wisby besaß es, stellte ihnen aber nur eine Abschrift zur Verfügung, erbot sich jedoch, an einer etwaigen Gesandtschaft der überseeischen Städte nach Nowgorod zusammen mit Lübeck teilzunehmen und dann seinen Boten das Original mitzugeben, HR. 2. VI n. 278 § 2, 281, 338, 368, 585.

[2]) Vgl. HR. 2. VII n. 338 § 222, 363 u. die Anm.

[3]) HR. 2. VI n. 356 §§ 130—132, Hans. UB. IX n. 755, vgl. HR. 2. VI n. 391—394, 437 § 18.

[4]) HR. 2. VI n. 493 § 4, 7, 494, 495, 583.

[5]) Hans. UB. IX n. 151 u. Anm. 1, 155.

Verkehrs herbeigeführt worden durch Zusammenstöße zwischen Russen und Deutschen in Riga, wobei verschiedene Russen übel zugerichtet waren. Infolge der Drohungen von Polozk hatte Riga den Seinen dann die Fahrt dorthin, vor allen Dingen die Zufuhr von Salz, untersagt, die russischen Strusen unbeladen wieder heimgeschickt, die russischen Waren bei sich arrestiert, um dadurch den Abzug seiner noch in Polozk befindlichen Kaufleute und ihrer Waren zu sichern.[1]) Ein Vermittlungsversuch des Erzbischofs Silvester von Riga war erfolglos, wiewohl er und Riga den Polozkern entsprechend dem Frieden von Kopussa freien Verkehr zusagten. Jahrelang lag der Handel darnieder.

Als die Rigaer sich 1469 von Polozk durch betrügliche Zusicherungen zur Wiederaufnahme des Verkehrs bewegen ließen, wurden sie dort im Herbst nebst ihren Waren arrestiert. Wie schon 1468 rief auch Anfang 1470 der Erzbischof den Polenkönig Casimir in seiner Eigenschaft als Großfürsten von Litauen um Beistand an.[2]) In Verhandlungen zwischen Riga und Polozk vor dem König trat letzteres u. a. wieder einmal mit dem alten Anspruch auf Freiheit des Seeverkehrs über Riga hinaus hervor, wie sie für seine Bürger zu Großfürst Witolds Zeit bestanden habe.[3]) Riga bestritt rundweg, daß das der Fall gewesen sei, bat aber zugleich schleunigst Danzig um ein Gutachten, wie es das Wohl und Interesse des gemeinen Kaufmanns erfordere; es rief das Solidaritätsgefühl Danzigs in dieser Frage an. Denn Danzig befand sich den Bewohnern seines polnischen und litauischen Hinterlandes gegenüber in der gleichen Lage und besaß zudem einen großen Einfluß beim König. Die Auskunft Danzigs lautete denn auch, daß es seinem Rat und seinen alten Bürgern unbekannt sei, daß irgendwelche binnenländischen Handelsgäste über See von und nach Danzig verkehrt hätten.[4]) Weder damals noch in späteren Verhandlungen 1471 wurde eine Vereinigung zwischen Riga und Polozk erzielt. Noch jahrelang blieben die Beziehungen zerrissen.[5]) Dies scheint u. a. zur Folge gehabt zu

[1]) HR. 2. V n. 823, Hans. UB. IX n. 275, 277, 289, 295, 298, 316—318 u. die Anm., vgl. n. 462, 694.

[2]) Hans. UB. IX n. 462, 694, 758.

[3]) Vgl. dazu Band I S. 98.

[4]) Hans. UB. IX n. 711, 716.

[5]) Vgl. Hildebrand, Das Kontor zu Polozk, i. Balt. Monatsschr. 22 S. 380 und ergänzend die Urkunden bei Napiersky, Russ.-livl. Urkunden, n. 260, 261.

haben, daß die Verbindungen zwischen Riga und Wilna, dessen Handel sich sonst nach Danzig richtete, lebhafter wurden.[1])

Der hansische Handel mit Rußland und Oberlitauen stand um dieselbe Zeit still, als die Hanse im Westen gegen die Engländer und Holländer Front machte und ihnen den Verkehr nach der Ostsee verschloß.[2]) Unter den Hansestädten des Ostens mußte von den Zerwürfnissen dort den Hauptvorteil Danzig ziehen, Reval unter ihnen am meisten leiden.

Aber die Tage des trotzigen Nowgorod waren gezählt. Von Moskau her machte sich endlich das Unheil auf den Weg gegen die Stadt. Die Kraft des Großfürstentums Moskau hatte während der letzten Menschenalter nicht mehr bis Nowgorod und Pskow gereicht. Durch innere Wirren und durch Kämpfe gegen die Tataren war es völlig in Anspruch genommen. Unter diesen Umständen war es Witold seinerzeit geglückt, einen vorherrschenden Einfluß über beide Stadtrepubliken zu gewinnen. Aber auch die Macht Litauens war nach Witolds Tode zurückgegangen. Durch die neue Verbindung mit Polen wurde sie von ihren eigentlichen Aufgaben, dem Widerstand gegen die russische Macht, abgelenkt.

Da erhielt in Iwan III., der seinem Vater Wassili II. 1462 in der Herrschaft folgte, Moskau einen Fürsten, der seine Politik wieder darauf richtete, seine Oberhoheit über Nowgorod und Pskow auszudehnen. Die polnisch-litauische Macht suchte seinem Streben entgegenzuarbeiten. Es handelte sich um die Vorherrschaft im westlichen Rußland. Pskow war geneigt sich dem Großfürsten unterzuordnen. Nowgorod dagegen nahm im November 1470 die Schutzherrschaft König Casimirs an. Iwan erklärte dies für Hochverrat. Jedoch auch der Orden in Livland erkannte, was auf dem Spiel stand. Auch er sprang dem übrigens politisch wie militärisch seit lange im Niedergang befindlichen Gemeinwesen durch ein Bündnis bei.[3])

Im Juni 1471 fielen die Heerhaufen Iwans III. allenthalben verheerend ins Gebiet von Nowgorod ein. Die wenig zahlreichen und untüchtigen Truppen der Stadt wurden geschlagen. Da wartete

[1]) HR. 2. VI n. 278 § 4, Hans. UB. IX n. 744, Teilnahme von Lübeckern am Handel nach Wilna und Polozk vgl. n. 758.

[2]) Vgl. oben S. 51, 96, 101 ff.

[3]) Schiemann, Rußland, Polen, Livland, I S. 318 ff., HR. 2. VI S. 537 u. Anm. 1.

Nowgorod in plötzlicher Mutlosigkeit nicht erst eine Belagerung ab, sondern unterwarf sich am 11. August dem Großfürsten. Es mußte große Zahlungen leisten, Land abtreten und seine Verbindung mit Litauen für immer lösen. Die einflußreichen Posten der Stadt wurden zu größerer Sicherheit mit Anhängern Iwans besetzt.

Inzwischen war die scharfe Handelssperre der Hanse gegen Nowgorod in Wirksamkeit getreten. Durch die Verwüstungen des Krieges wurde sie der Stadt noch fühlbarer. Diese benutzte daher ihr gutes Verhältnis zum livländischen Orden, um mit der Hanse zum Frieden zu kommen. Überdies gewährleistete Iwan III. in seinem Friedensschluß mit Nowgorod die Fortdauer des freien Handels der Hansen dorthin. Als Nowgorod im Frühjahr 1472 durch eine Gesandtschaft in Verhandlungen mit den livländischen Städten trat, verhielten sich diese, wie ihnen von der Hanse aufgegeben war. Nowgorod erkannte anscheinend die alte Kreuzküssung und die alten Bräuche und Privilegien an. Der hansische Kaufmann bezog wieder den Hof von St. Peter.[1]) Der Handelsfriede war nun für etliche Jahre ungestört.

Noch ehe der letzte Bruch mit Nowgorod erfolgt war und dann während der Handelssperre hatte die Hanse sich wieder einmal mit einer Anzahl technischer Fragen ihres russischen Handels beschäftigt. Streitigkeiten zwischen dem Brügger Kontor, Lübeck und den livländischen Städten über große Mängel am Pelzwerk führten eine Erörterung der livländischen Städte über die überseeischen hansischen Kaufgesellen in Nowgorod herbei. Diese seien zu jung und unerfahren und ließen sich von den Russen durch große Zugaben beim Kauf über die Minderwertigkeit des Pelzwerks hinwegtäuschen. Die Kaufleute der überseeischen Städte möchten nur ihre Handlungsdiener nicht auf diese Zugaben anweisen, sondern sie besser mit Geld ausstatten, dann würden sie auch auf das Pelzwerk besser achtgeben.[2])

Auch dem Tuchhandel im Osten widmete die Hanse wieder einmal größere Aufmerksamkeit. Die Klagen der Russen, daß durch betrügliche Besiegelung und Verpackung minderwertige Tuche für Fabrikate aus Ypern und Poperingen ausgegeben würden, hörten nicht auf[3]) und nötigten die livländischen Städte zu schärferer

[1]) HR. 2. VI n. 583, 584, 586.
[2]) HR. 2. VI n. 64.
[3]) Hans. UB. IX n. 352, 354.

Kontrollierung der Tucheinfuhr. Auch die Hanse suchte sich den Wünschen ihrer russischen Abnehmer anzupassen. Sie hielt daran fest, daß nur die von alters üblichen Tuchsorten eingeführt werden sollten. In strenger Abschließung verordneten die Hansetage 1470 und 1476, daß alter Gewohnheit gemäß nur flämisches Tuch nach Livland und besonders nach Narwa, Nowgorod und Pskow zum Handel mit den Russen eingeführt werden dürfe. Auch die Einfuhr von Tuchen aus Eisenach, Zittau und anderen Orten und besonders von englischen nach Livland und Nowgorod sollte verboten sein.[1])

Noch sicherer hoffte die Hanse Betrügereien im Tuch- und Pelzhandel vorzubeugen, den Handel überhaupt mit dem Osten fester in ihrer Hand zu behalten dadurch, daß sie den zunehmenden Landverkehr zwischen dem Osten und Westen unterdrückte. Auch diesmals, wie schon zu Anfang der fünfziger Jahre gaben die livländischen Städte die Anregung dazu. Ihnen verhieß eine solche Politik den größten kommerziellen Nutzen. Die Hansetage 1470 und 1476 verboten den Landverkehr mit kostbaren Gütern, vor allem mit Pelzwerk und Wachs sowie Tuch, zwischen den überseeischen Städten und Livland, zudem zwischen Livland, Polen, Litauen und Flandern.[2])

Die Meinungsäußerung der livländischen Städte über eine Verfügung Lübecks an das Kontor zu Nowgorod 1476 zeigt, in welcher Stellung zum russisch-hansischen Handel sie sich nunmehr fühlten. Sie verlangten, daß niemand ohne ihr Mitwissen dem Kontor Anweisungen erteile, und begehrten die Kontrolle über den Briefwechsel und die Vereinbarungen zwischen diesem und dem Brügger Kontor.[3]) Sie gebärdeten sich als der alleinige Leiter und Vormund des Kontors auch dessen altem Haupt Lübeck gegenüber.

Gemeinsam erneuerten und vermehrten die Hanse und die livländischen Städte in denselben Jahren 1470 und 1476 die Verfügungen, die zur Einschränkung des Verkehrs der Nichthansen, besonders der Holländer, nach Livland und Rußland bestimmt waren. Noch eben 1474 im Friedensschluß mit England hatte die

[1]) HR. 2. VI n. 62 § 1, 17, 18, n. 64, 144 § 11, 148, 184 § 43, 278 § 6, 356 § 6—10, vgl. 493 § 5, 6; VII n. 338 § 211.

[2]) HR. 2. VI n. 278 § 3, 356 § 34, VII n. 338 § 210. Vgl. oben S. 99.

[3]) HR. 2. VII n. 318 § 4, 10, vgl. HR. 3. I n. 2 § 2, n. 3.

Hanse die Ausschließung der Engländer vom Verkehr nach Livland aufrecht erhalten.[1]) Schwerer war es, den Holländern zu begegnen. Denn nach wie vor führten sich diese unter dem Vorgeben, Kampener zu sein, und mit Beihilfe der Kampener und anderer süderseeischer Kaufleute in Livland ein und wurden dadurch der hansischen Vorzüge im Verkehr mit den Russen teilhaftig. Aber die hansischen Kaufleute klagten auch, daß der holländische Handel in Livland überhaupt zunehme. Dagegen machten nun die hansischen Erlasse von neuem Front. Nur Hansen sollten die russische Sprache erlernen, Nichthansen nur in den Seestädten Livlands Handel treiben. Auch Danzig sollte es ihnen unmöglich machen, sich Kenntnis der slawischen Sprache zu verschaffen. Ja die Hanse kam auf den schon 1423 von ihr gefaßten Beschluß zurück und begehrte von den Livländern, den Holländern den Verkehr dort nur als Schiffer und Schiffsleute zu gestatten.[2])

Eine Einschränkung des holländischen Handels mußte aber auch durch eine Verminderung des ausgedehnten Verkehrs der Süderseer in Livland erreicht werden. Die livländischen Städte griffen denn auch zu diesem Mittel, Riga eröffnete den Angriff. Es erhöhte für die Süderseer die Strafe für Verletzung des Gästehandelsverbots von 10 M. auf 50 M. und dehnte sie auf alle Vergehen von Süderseern gegen die Stadtgesetze aus. Die livländischen Städte erwogen 1477, ihnen sogar die Winterlage zu verbieten, und stellten es jeder Stadt frei, den Handel und Verkehr der fremden Handelsgäste — der Süderseer wurde nicht gesagt, weil sie zur Hanse gehörten und das eine Herausforderung dieser gewesen wäre — zu beschränken. Bürgernahrung vor allem sollte ihnen jedenfalls verwehrt sein.[3])

Da führte nun ein neuer Zwist zwischen Großfürst Iwan und Nowgorod, das sich weigerte, ihn in vollem Umfang des Worts als Beherrscher anzuerkennen, die Katastrophe herbei, die nach dem Gang der Entwicklung unvermeidlich geworden war. Die Umstände waren für den Großfürsten günstig. In Livland war der entschlossene Ordensmeister Bernd van der Borg durch schweren Zwist mit den

---

[1]) Vgl. oben S. 129.

[2]) HR. 2. VI n. 356 § 15, 20, 21, VII n. 338 §§ 189.4, 190.4, 367, Napiersky, Quellen des rig. Stadtrechts, S. 234 § 67.

[3]) HR. 2. VII n. 400, HR. 3. I n. 65 § 3, 4, 72 § 3, 73, 83 § 1, 88. 89.

geistlichen Herren von Riga und Dorpat in Anspruch genommen.[1]) Durch einen schnellen Winterfeldzug kam Iwan einer Hilfeleistung Litauens für Nowgorod zuvor und überwand mit Hilfe Pskows die Stadt, in der der Hader der Parteien tobte und der Hunger sich fühlbar machte. Am 15. Januar 1478 kapitulierte Nowgorod. Das Staatsarchiv wurde nach Moskau geführt und ebenso das Symbol der Stadtfreiheit, die Glocke, die in den Zeiten der Selbständigkeit die Bürgerschaft zur Versammlung gerufen hatte. Mit dem alten Nowgorod war es zu Ende. Was die Stadt an materiellem Wohlstand, Schätzen, alter eingewurzelter Bevölkerung besaß, wurde vom Großfürsten im Lauf des nächsten Jahrzehnts gänzlich vernichtet.[2])

Auch die hansische Kaufmannschaft in Nowgorod hatte unter der Umwälzung von 1478 zu leiden. Sie wurde nebst ihren Waren arrestiert. Schon im März beschlossen die livländischen Städte zu Walk sich für ihre Befreiung zu bemühen, verboten andererseits allen Handel nach Nowgorod bis auf weiteres. Aber es ist doch bezeichnend, daß sie zugleich Lübeck angelegentlich um Unterweisung baten, wie sie sich in diesen Sachen zum Besten des deutschen Kaufmanns verhalten sollten.[3])

Livland ward schnell inne, daß eine Veränderung von weittragenden Folgen eingetreten war. Seitdem der Großfürst Nowgorod und Pskow unterworfen hatte, fehlten die beiden Pufferstaaten, die bisher trennend zwischen Livland und dem Großfürstentum Moskau gelegen hatten. Und dieses war im Innern inzwischen ein mächtiger Staat geworden. Das Verhältnis zu diesem neuen Grenznachbarn war nun die Lebensfrage für Livland. Schon 1478 gestanden die livländischen Städte Lübeck ein, daß sie viel zu schwach seien, Moskau zu widerstehen.[4]) Daher auch ihr kleinlauter Ton in Sachen des Nowgoroder Kontors. Die Hilfe der Hanse, welcherart auch immer, gegen Moskau war jetzt für sie eine sehr wichtige Sache geworden, deren sie gegen Nowgorod und Pskow nicht bedurft hatten.

---

[1]) Zahlreiche Akten dazu i. HR. 2. VII, vgl. z. Orientierung Schiemann, Rußland, Polen, Livland, II S. 147 ff., vgl. S. 102 f., 124 f., 137 ff., Mettig, Gesch. d. Stadt Riga S. 64 ff.

[2]) Schiemann, a. a. O. I S. 327 ff.

[3]) HR. 3. I n. 83 § 2, 3, 84, 87, vgl. n. 144.

[4]) HR. 3. I n. 86.

Während das Großfürstentum Moskau in Feindseligkeiten mit Livland geriet, die den Handel zum Stillstand brachten, öffnete sich eine andere, lange verödet gewesene Straße wieder. Am 22. Juli 1478 wurden zwischen Polozk und Riga der Friede und die alten Verträge endlich wiederhergestellt.[1])

Aber der rigische Verkehr nach Polozk kam nicht recht wieder zur Blüte. Und der Zusammenbruch des Handels in Nowgorod leistete den Bestrebungen der livländischen Städte, den Austausch zwischen den Hinterländern und den überseeischen Gebieten auf ihre Märkte zu konzentrieren, weiteren Vorschub. Die Kontore zu Nowgorod und Polozk hatten sich überlebt.[2])

Es war mit der Entwicklung der Beziehungen der Hanse zu Nowgorod ähnlich ergangen wie mit ihrer Stellung zu Flandern und besonders zu Brügge. Nowgorod wie Brügge hatten faktisch keine Herren über sich gehabt, der Großfürst von Moskau und der Graf von Flandern waren es nur nominell. Die Stellung und Privilegien der Hanse wurden in Flandern wie in Nowgorod durch die Macht der dortigen Städte selbst garantiert. Dann aber erhob sich dort die Macht des burgundischen Herzogs und drückte die Städte mehr und mehr herab. Sie wurden gefügige Untertanen. Und auch Nowgorod, wie zuvor schon Pskow, mußten sich dem Großfürsten von Moskau unterwerfen und wurden ihm untertan, wie andere Städte seines Reichs. Die alte Selbständigkeit dort wie hier war dahin. Sie konnten der Hanse und ihren Privilegien keine Stütze mehr sein gegen die neuen Herren, auf welche die Hanse sich nun angewiesen sah. Diese aber gestanden ihr nur zu, was und solange es ihnen beliebte. Jedoch die burgundische Macht war eine Kulturmacht und wußte sehr wohl, daß sie sich selbst schadete, wenn sie die fremde Kaufmannschaft vernichten würde. Die russische Macht hingegen, die alles niederbrechen wollte, was für die neu unterworfene Stadt noch von Bedeutung sein konnte, trat erst die russische, dann auch die deutsche Kaufmannschaft in Nowgorod nieder. Die Gefangensetzung und Abführung der 49 deutschen im Petershof anwesenden Kaufleute 1494 ins Innere Rußlands und die

[1]) Napiersky, Russ.-livl. Urkunden, n. 265, Hildebrand, D. Kontor zu Polozk, i. Balt. Monatsschr. 22 S. 380.

[2]) Vgl. für das Kontor zu Kowno u. i. allgem. oben S. 193 f.

Wegnahme ihrer Waren vernichteten endlich auch den hansischen Handel äußerlich in Nowgorod, der schon gegenstandslos geworden war durch die in den achtziger Jahren erfolgten Massendeportationen der eingeborenen Kaufleute und Reichen von dort in die inneren russischen Städte.

Indeß diese Dinge waren bei der Art Iwans III. nur die selbstverständlichen Folgen des Ereignisses von 1478. Dort also ist der entscheidende Punkt für die veränderte Gestaltung der hansisch-russischen Beziehungen.

Hier im Osten des hansischen Handelsgebiets begann politisch eine andere Zeit, die auch die wichtigsten Veränderungen im Gang und in der Stellung des hansischen Handels zur Folge hatte. Das hansische Monopol für den westrussischen Außenverkehr ging verloren. Daran aber waren nicht bloß die politische Entwicklung im russischen Binnenland und der Fall Nowgorods schuld, sondern in nicht geringem Maß auch die hansische Handelspolitik. Diese überwand sich selbst dadurch, daß ihr Zwang neue Konkurrenten und neue Verkehrswege hervorrief. Die Konkurrenten im Osten waren zunächst noch nicht die zur See mit den Hansen wetteifernden Holländer und Engländer, sondern binnenländische.

4. Neue Wege und Wettbewerber der Hanse im Osten. Schluß.

Vergegenwärtigt man sich die oft lange dauernden Störungen und Hemmungen, die auf den Gang des hansischen Handels mit dem Osten einen mehr oder minder tiefgreifenden Einfluß ausübten, so ist es erklärlich, daß das häufige Darniederliegen der natürlichsten Handelsverbindungen allmählich dahinführte, daß andere angebahnt und schließlich ständig wurden.

Der Handel zwischen der hansischen Kaufmannschaft und den östlichen Völkern war abhängig in erster Linie von den politischen Verhältnissen der östlichen Mächte zueinander, Preußens und Livlands zu Polen, Litauen und Rußland. Er wurde aber auch stark beeinflußt durch die handelspolitischen Maßnahmen, welche die Hanse zum Schutz ihrer Stellung und ihres Verkehrs gegenüber

den auswärtigen Mächten zu ergreifen sich wiederholt genötigt sah. Auch das Verhältnis der Hanse zu den westeuropäischen Mächten, die Handelssperren der Hanse gegen Flandern und selbst die Zerwürfnisse zwischen der Hanse und England sind in diesem Zusammenhang von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Besonders stark wirkten diese verschiedenen Momente in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts, etwa zwischen 1410 und 1466, zusammen, um dem Handel und Verkehr zwischen dem Osten und Westen neue Wege zu bahnen und neue Vermittler zu erwerben. Da die Hanse die Seestraßen beherrschte, schuf das nach dieser Richtung gehemmte Verkehrsbedürfnis sich neue Landverbindungen. Da die hansische Kaufmannschaft das Handelsleben von Skandinavien bis zum Saum der deutschen Mittelgebirge beherrschte, mußten diese Straßen im Süden ihr Handelsgebiet umgehen. Die geographisch und wirtschaftlich günstigste Stellung im Hinblick auf einen Zwischenhandel zwischen Ost- und Westeuropa hatte Oberdeutschland inne. Und noch ein wesentlicher Umstand kam hinzu, um den Handel der Oberdeutschen, der schwäbischen und nürnbergischen Kaufleute, im Osten zu fördern. Die Verkehrsverbindungen, in denen bisher Lemberg und das mittlere Westrußland zu den italienischen Faktoreien am Nordrand des schwarzen Meeres, Kaffa, Soldaja und Tana, gestanden hatten, wurden am Ende des 14. Jahrhunderts durch die Mongolen für längere Zeit gestört. Auch diese Gebiete des Ostens wandten sich mehr und mehr dem oberdeutschen Handelsgebiet zu.

Im Jahre 1311 erlangten die Nürnberger Zollfreiheit in Brabant. Es war der erste handelspolitische Versuch, den ein ausländischer Herrscher mit ihnen machte.[1]) 1326 erteilte ihnen Herzog Johann von Böhmen Erlaubnis zum freien Handel dort gegen Entrichtung der üblichen Zölle. 1347 erhielten sie von seinem Sohne Karl IV. für ihren Handel in Böhmen und Prag ein Privileg.[2])

Die Privilegierung der Nürnberger hing zusammen mit den

[1]) Hans. UB. III S. 585. Wie die Nürnberger sich dorthin den Weg gebahnt, vgl. das. S. 300 Anm. 2 (Zusage gegenseitiger Zollfreiheit zwischen Mainz und Nürnberg 1264 und Befreiung beim Zoll zu Koblenz im Anfang des 14. Jahrhunderts), S. 295 Anm., n. 545.2 § 43 (Zollfreiheit in Köln). Vgl. dazu Städtechron. I S. 222f. (Zollfreiheit Nürnbergs für etwa 70 Städte, besonders rheinische und brabantische, 1332).

[2]) Roth, Nürnb. Handel, I S. 35.

Versuchen, die Karl IV. machte, um sein Erbland zu einem Musterstaat zu erheben. Auch eine feste und regelmäßige Verbindung nach der See wollte er seinen böhmischen Untertanen, besonders den Kaufleuten von Prag verschaffen. Die Elbe gab diesen Absichten natürlich die Richtung. Böhmen im Verkehr nach Hamburg begegnen schon seit Beginn des 14. Jahrhunderts. Als 1365 Karl IV. Hamburg einen jährlichen Pfingstmarkt verlieh, verordnete er, daß dies verkündet werden solle in Ungarn, Österreich, Bayern und besonders Böhmen.[1]) Jedoch die hoffnungsvollen Anfänge eines böhmisch-hamburgischen Verkehrs hatten keinen Fortgang. Einerseits trat Magdeburg hemmend dazwischen, das schon im 14. Jahrhundert sein Stapelrecht für Getreide und sein Recht zur Verschiffung desselben nach Hamburg fest begründete.[2]) Andererseits verknüpfte sich das Handelsleben von Prag immer mehr mit dem der Oberdeutschen.

Diese machten in Prag nicht Halt. 1365 erhielten die Nürnberger in Polen von König Casimir Handelsfreiheit gegen Entrichtung der herkömmlichen Zölle. Ein nürnbergischer Chronist datiert von diesem Privileg den Beginn des nürnbergischen Verkehrs mit Polen.[3]) Schon diese Verleihung stand vielleicht in Zusammenhang mit dem gerade bestehenden Zerwürfnis zwischen Polen und dem Orden in Preußen.[4])

Von offenbarem Vorteil war andererseits für den Handel der Nürnberger die hansische Handelssperre gegen Flandern. Sie erwarben sich während derselben durch ihren Betrieb die Wertschätzung Flanderns. Der Dank bestand 1361 darin, daß den Nürnbergern im wesentlichen die gleichen Privilegien verliehen wurden, wie die Hansen besaßen.[5])

Gegen Ausgang des 14. Jahrhunderts waren nach Ulman Stromers „Püchel“ nördlich der Alpen die Hauptstützpunkte des nürnbergischen Handels im Osten Prag, Krakau, Lemberg und Tana, im Westen

[1]) Hans. UB. IV n. 135 u. Anm. 2, vgl. II S. 25 Anm. 5, III S. 72 Anm., n. 387, Städtechron. VII (Magdeb. Schöppenchron.) S. 251.

[2]) Stein, Beiträge usw., S. 43ff.

[3]) Roth, Nürnb. Handel, S. 41, Falke, Geschichte des deutschen Handels, I S. 123.

[4]) Vgl. Band I. S. 93.

[5]) Hans. UB. III S. 252 u. Anm. I, n. 497—500, 503. Siehe Band I S. 23.

Brügge.[1]) Auch Breslau stand ihnen an Wichtigkeit für die Nürnberger wohl schon damals nur wenig nach. In London werden Nürnberger 1385 erwähnt.[2])

Im Anfang des 15. Jahrhunderts nahmen auch andere oberdeutsche Kaufleute am Handel mit dem Osten und Westen bereits lebhafteren Anteil. Ulmer trieben in Breslau, Konstanzer in Krakau Handel, letztere auch in regelmäßigem Verkehr in Brügge.[3]) Aber vergeblich bat Konstanz 1417 König Sigmund, ihm die Teilnahme an den hansischen Privilegien in Flandern, oder wenn dies nicht gehe, wenigstens dieselben Privilegien zu verleihen, wie die Kölner und Nürnberger dort besäßen.[4])

Zwischen der Kaufmannschaft Breslaus und Krakaus und der oberdeutschen wurde die Fühlung dauernd enger. Die Stapelrechte Thorns und Krakaus und die Unterdrückung des Seeverkehrs der polnischen und schlesischen Gäste in den preußischen Städten waren ebenfalls in derselben Richtung wirksam. Der Zusammenhang zwischen beiden Städten und der Hanse lockerte sich deshalb mehr und mehr. Dem flandrischen Reisenden Gilbert de Lannoy erschien Breslau 1414 als eine sehr schöne, reiche und großen Handel treibende Stadt. Und den gleichen Eindruck hatte er von Prag.[5]) Breslau und Krakau waren namentlich seit dem Verfall von Lemberg die großen Grenzmärkte zwischen dem germanischen und slawischen Europa.[6]) Hier sammelten sich von der Weichsel- und in allmählich wachsendem Maß auch von der Odermündung her die besseren Tuche des Westens, Heringe, Salz und die anderen Artikel der hansischen Einfuhr in die östlichen Länder, hier andererseits das Kupfer und Silber der Karpathen. Am Salzmarkt zu Breslau hatten die östlichen Händler, Polen, Ruthenen und andere, ihr Absteigequartier.[7]) Mit den westlichen Gegenden des hansischen Handelsgebiets, insbesondere mit den Niederlanden, standen beide Städte durch die eigenen und die Kaufleute anderer Hansestädte, namentlich Kölns,

---

[1]) Städtechron. I.

[2]) Hans. UB. III S. XX Anm. 1.

[3]) Schulte, Gesch. d. mittelalterl. Handels zwischen Westdeutschl. u. Italien, I S. 647, 611, 619.

[4]) HR. 1. VI S. 428 Anm. 1.

[5]) Script. rer. Pruss. III S. 450 c. 72, 75.

[6]) Vgl. Band I S. 91 f.

[7]) Codex diplom. Silesiae III S. 9a).

in Verbindung auf den beiden großen Straßen über Mittel- und Niederdeutschland, außerdem aber schon vor der Mitte des 14. Jahrhunderts über Prag, Nürnberg und Frankfurt am Main.[1]) Für den Verkehr der Oberdeutschen zwischen den slawischen Ländern und den Niederlanden war dies die wichtigste und für den hansischen Handel die unbequemste Konkurrenzstraße.

Auch in den Hansestädten der Küste selbst suchten die Nürnberger früh schon ihren Handel einzubürgern und mehr. Für den Handel in Lübeck besaßen sie seit 1332 durch kaiserliche Verleihung Zollfreiheit. 1373 gestanden beide Städte sich wechselseitig dieselbe zu.[2]) In Verbindung mit Lübeckern erschienen sie früh schon gelegentlich auf deren Fitte in Falsterbo. Von Lübeck aus suchten sie Köln auf.[3]) 1399 machten Nürnberger den während des nächsten Jahrhunderts nicht wiederholten Versuch, Kupfer und andere Waren von einem hansischen Hafen aus über See nach Flandern zu versenden, gestützt offenbar auf ihre Beziehungen zu den ungarischen Bergwerken und zu Krakau. Die preußischen Städte aber wiesen dies Eindringen in die wichtigsten Verkehrsrichtungen der Hanse mit Entschiedenheit zurück.[4]) Für den Silberhandel im Osten war die Bedeutung Nürnbergs so groß, daß 1401 bei Beratungen über die Silbereinfuhr nach Livland und Rußland die preußischen Städte Lübeck empfahlen, darüber sich auch mit Breslau, Krakau und Nürnberg ins Einvernehmen zu setzen.[5])

Die Erze der Karpathen und das Pelzwerk Westrußlands wurden seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts in zunehmendem Maß von der oberdeutschen Kaufmannschaft an sich gezogen und von ihr außer nach den Niederlanden auch nach Italien und insbesondere ihrem Hauptmarkt Venedig gebracht. Es war auch dies eine nicht ganz unbedenkliche Konkurrenz für die Hanse, denn manchen südländischen Kaufleuten wurde dadurch die Verbindung mit Brügge für diese Artikel entbehrlich gemacht.

Die Verkehrsstockung und Warenverteuerung, die mit dem

[1]) Hans. UB. III S. 276f. Anm. 3. Siehe oben Band I S. 92. Vgl. außerdem Hans. UB. V n. 400, 415, 1141, VI n. 1025 u. Anm. 2, III S. 283 Anm. 5, IX n. 759, S. 681 Anm. 2.

[2]) Städtechron. 1 S. 223, Hans. UB. IV S. 192 Anm. 1.

[3]) Hans. UB. II n. 584 § 10, V n. 524.

[4]) HR. 1. IV n. 539 § 8, 540.

[5]) HR. 1. V n. 7 § 2.

Krieg der wendischen Städte gegen den Norden und die Holländer Hand in Hand gingen, 1426—1441, führten dem ostwestlichen Handel der Oberdeutschen vermehrtes Leben zu. Im Osten und Westen kam ihnen das Handelsbedürfnis der Völker entgegen. Und die Beendigung der Hussitenkämpfe 1434 gab ihnen freie Bahn zur Ausnutzung der günstigen kommerziellen Verhältnisse. Zwar stießen sie, als sie selbst in Preußen Wachs und Pelzwerk aufzukaufen und über Land nach Westen auszuführen versuchten, auf den Widerstand der preußischen Städte.[1]) Aber sie konnten von der Hanse nicht gehindert werden, aus Rußland mit Umgehung von Livland durch Litauen und Polen dieselben Güter zu beziehen und im Westen abzusetzen. Und Russen und Litauer benutzten die augenblicklichen Absatzschwierigkeiten in Livland, um ihr Pelzwerk nach Danzig, Warschau und Breslau zu führen, und erklärten der Hanse, daß ihnen dort geringere Scherereien mit der Prüfung desselben gemacht würden, als in Livland.[2]) Im Westen ließen sich die Nürnberger 1432 und 1433 ihre Privilegien in Brabant und Antwerpen, 1445 in Flandern, 1468 in beiden Ländern bestätigen.[3])

Der oberdeutsche Handel war seit den vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts ein Faktor, mit dem die hansische Handelspolitik ernstlich rechnen mußte. Der Hansetag 1447 nahm zum erstenmal zu ihm Stellung in dem Beschluß, daß die Teilnahme an den englischen Privilegien der Hanse den Nürnbergern sogut wie den Niederländern und Engländern unter allen Umständen versagt bleiben solle.[4])

Direkt fühlbarer jedoch als der Kaufhandel machte sich im hansischen Gebiet selbst zunächst der Kramhandel der Oberdeutschen. Schon 1353 verbot die Willkür der Lübecker Krämerzunft den Vertrieb von Nürnberger Messern in kleineren Posten als halben Hunderten.[5]) 1401 erwogen die preußischen Städte zum erstenmal, wie man die Nürnberger Landfahrer von Preußen fernhalten könne.[6]) Denn diese trieben auch außerhalb der Marktzeiten zum Schaden der einheimischen Gewerbe Kleinhandel im Lande. In Lübeck

[1]) HR. 2. II n. 379 § 6.
[2]) HR. 1. VIII n. 625, Hans. UB. VI n. 737, Livl. UB. IX n. 153.
[3]) Roth, Nürnb. Handel, I S. 108f.
[4]) HR. 2. III n. 288 § 73.
[5]) Hans. UB. III n. 682 § 3.
[6]) HR. 1. V n. 31 § 4.

begehrte 1406 die Bürgerschaft vom Rat die Einschränkung des Kramhandels der Nürnberger.[1]) Gestattet war und blieb ihnen in Lübeck, Keller wie die anderen Fremden zu mieten und darin feilzuhalten nur die Erzeugnisse ihrer Heimat, „Tand, den die Handwerker in Nürnberg herstellen". Der Rat sorgte dafür, daß sie sich keine Übergriffe darüber erlaubten, nicht bei anderen Gästen Einkäufe machten oder mit nichtnürnbergischen Artikeln handelten.[2])

In Preußen aber machte sich in den dreißiger Jahren der Handelsbetrieb der Nürnberger Landfahrer so unbequem fühlbar, daß seit 1438 die preußischen Städtetage aufs neue die Beschränkung desselben in Erwägung zogen.[3]) Krämer, Messerschmiede, jedoch auch andere Ämter in den preußischen Städten fühlten sich besonders durch ihre Konkurrenz geschädigt.[4]) Der Hochmeister überließ es zunächst den einzelnen Städten, ihre Bürger durch geeignete Willküren dagegen zu schützen. Diese hofften ihnen die Möglichkeit längeren Aufenthalts im Lande durch ein Verbot des Besuchs der städtischen Wochenmärkte zu entziehen. Der Handel mit Spezereien sollte ihnen überhaupt verboten sein. Jedoch der Hochmeister versagte unter dem Einfluß der kleinen Städte des Landes, der Ritterschaft und der Ordensmitglieder seine Genehmigung dazu.[5]) Erst 1448 ging er auf die Absichten seiner großen Städte ein und erließ eine Landesordnung über den Verkehr der Nürnberger und der anderen mit Venediger Waren handelnden Fremden. Auch Handelsgesellschaften mit Einheimischen wurden ihnen bei schwerer Geldstrafe untersagt.[6]) Damit besaßen die preußischen Städte nun die Rechtsgrundlage, um den Spezereihandel der Nürnberger zu unterdrücken und gegen ihren Handel außerhalb der Zeiten der beiden Jahrmärkte des Landes, des Marienburger Markts Anfang

[1]) Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 630, Städtechron. 26 S. 401 § 37.

[2]) Lüb. UB. X n. 7 u. S. 6 Anm. 1, n. 87, 161, 308, Hans. UB. VIII n. 1109, S. 664 Anm. 1.

[3]) Zuerst wieder HR. 2. II n. 193 § 5.

[4]) HR. 2. II n. 279, III n. 231 § 9, 273 § 2, 3, steirische Messer III n. 692 § 12.

[5]) HR. 2. II n. 223 § 3, 279, 313 § 7, III n. 232 § 8, 235 § 2, 273 § 2, 3, Töppen, Akten, II S. 218 § 10, S. 410.

[6]) HR. 2. III n. 403 § 6, 404, vgl. 414 § 5, 580 § 4, 5, Töppen, Akten, II S. 670 § 35, III n. 27.

Mai und des berühmten Danziger Domniksmarkts Anfang August, unnachsichtig einzuschreiten. Die Wochenmärkte sollten nur besucht werden von einheimischen Krämern, Bürgern preußischer Städte, die Haus und Hof und eigenes Feuer in diesen hätten.[1])

Die preußischen Städte konnten gegen die Nürnberger streng vorgehen, da sie in Oberdeutschland und Italien keine Handelsinteressen besaßen. Anders Lübeck, abgesehen auch davon, daß seine Gästepolitik überhaupt einen ganz anderen Charakter trug. Denn die Lübecker trieben nach Oberdeutschland, besonders Nürnberg, mit Wachs, Pelzwerk, Stockfischen, Heringen u. a. Handel, dessen Erhaltung ihnen die Freundschaft Nürnbergs wertvoll machte.[2]) Die Straßen, auf denen dieser Verkehr sich bewegte, führten von Lüneburg aus die eine über Braunschweig, Halberstadt, Erfurt nach Bamberg, die andere dorthin über Salzwedel, Stendal, Magdeburg, Gera, Schleiz.[3])

Und über Nürnberg standen die Lübecker auch mit Venedig in Verkehr; wie auch Breslauer und Kölner neben ihnen im Fondaco dei Tedeschi, dem Kaufhaus der Oberdeutschen dort, verkehrten.[4]) Jedoch verglichen mit ihren Berührungen in Brügge waren diese direkten Beziehungen der beiden ersten mittelalterlichen Handelsmächte, der Hansen und Italiener, zueinander recht spärlich.[5])

Auffallend geringfügig trotz der lübeckisch-nürnbergischen Beziehungen war im ganzen genommen sonst der Verkehr zwischen dem hansischen Gebiet und Oberdeutschland. Auch wurde der Straßenzug Nürnberg—Thüringen—Lübeck[6]) an Wichtigkeit übertroffen durch die Linien Lübeck—Frankfurt a. M.[7]) und Köln—Frank-

[1]) HR. 2. III n. 593 § 2, 5, IV n. 134 § 6 u. S. 95 Anm. 1.

[2]) Lüb. UB. X n. 87, 396, vgl. n. 251, 253, 273, 284, 294, 303, Pauli, Lüb. Zustände, III S. 43 f.

[3]) Bruns, Lübecks Handelsstraßen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1896 S. 75 ff.

[4]) Stieda, Hansisch-venetianische Handelsbeziehungen S. 7 f. und besonders Kap. II. 1, Simonsfeld, Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig, II S. 69 ff.

[5]) Vgl. noch HR. 2. IV n. 273, wo in Lübeck erwähnt werden 1454 „de landveringe, de de venedische reise holden"; Lüb. UB. X n. 119, venet. Krämer in Lübeck 1461.

[6]) Vgl. z. B. Nordhäuser Laken über Lübeck nach Narwa und Rußland Hans. UB. VI n. 1010, Eisenacher Laken über Lübeck nach Livland und Rußland HR. 2. VI n. 62 § 18, 278 § 6, 356 § 8.

[7]) Zur Wertschätzung der erstgenannten und dieser Linie vgl. auch HR. 2. VI n. 505 § 1.

furt a. M. Zeitlich bedingt wurde die Verkehrsbewegung auf diesen durch die beiden jährlichen Frankfurter Messen zwischen Okuli und Judika und zwischen Mitte August und Mitte September. Dies waren die ersten Messen von internationaler Bedeutung, die Deutschland besaß, an Umfang zwar in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts den Antwerpener Messen noch nicht gleichwertig, jedoch für den Gang des binnendeutschen und namentlich des west- und südwestdeutschen Handels tonangebend.[1]) Alt und natürlich erscheint die Verbindung einerseits Kölns, andererseits der oberdeutschen Städte mit diesen Messen. Für den Handel der Kölner nach Brabant und England war der Besuch derselben ein wesentlicher Faktor.[2])

Auch für die mittleren hansischen Gruppen, die wendischen und sächsischen Städte, wuchs die Bedeutung des Frankfurter Markts, wohl nicht außer Zusammenhang mit den wiederholten Störungen des hansischen Seeverkehrs in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts. Auch Mängel an den in Brügge zum Verkauf gelangenden Südwaren trugen zur Hebung des hansischen Verkehrs nach Frankfurt bei, wo dieselben besser und weniger verfälscht zu haben waren. Die Folge war andererseits eine Vermehrung der hansischen Zufuhren an Pelzwerk nach Frankfurt.[3]) Die Hauptartikel des gegenseitigen Austausches auf den Straßen Frankfurt—Lübeck aber waren Rheinwein einerseits, bergischer Stockfisch und schonischer Hering andererseits.[4]) Auch Lüneburger und Göttinger Kaufleute nahmen an diesem Handel lebhaften Anteil. In Frankfurt selbst nahmen die Berührungen der hansischen Kaufmannschaft mit den zahlreich dort verkehrenden Oberdeutschen zu.

---

[1]) Schulte, Gesch. des mittelalterl. Handels zwischen Westdeutschland und Italien, I S. 498 f.

[2]) HR. 2. IV n. 35, 287, 634, VI n. 267, 316 Anm. 1; siehe oben S. 59 u. Anm. 4.

[3]) Siehe Band I S. 398, 400.

[4]) HR. 1. VI n. 397 § 55, VII n. 541, VIII n. 235 § 2, HR. 2. II n. 342 § 5, 6, Lüb. UB. X n. 112. Von den Straßen Lübeck—Frankfurt führte die beliebtere über Lüneburg, Hannover, Göttingen, die andere über Hannover, Hameln; Bruns, Lübecks Handelsstraßen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1896 S. 68 ff. Der i. Hans. UB. VIII S. 216 Anm. 2 genannte Ort Holle ist nicht, wie der Herausgeber im Register daselbst meint, identisch mit Halle a. S., dann würde auch die Anrufung des Bischofs von Hildesheim durch Frankfurt zwecklos sein, sondern liegt im Hannöverschen.

Hatten diese schon gegen die Mitte des 15. Jahrhunderts einen nicht unbeträchtlichen Zwischenhandel zwischen den beiden wichtigsten Gebieten des hansischen Handels entwickelt, so wurde derselbe durch die hansische Handelssperre gegen Flandern 1451—1457 noch erheblich gefördert. Die Politik Lübecks schätzte die Gefährlichkeit der oberdeutschen Wettbewerber nicht so hoch ein. Köln dagegen sprach unumwunden die Befürchtung aus, daß nun der Handel der Nürnberger, Schwaben und anderen Oberdeutschen in die vom hansischen geräumten Stellungen im Westen einrücken werde.[1]) Und dies geschah nicht nur hier, sondern auch im Osten. Fortan klingt die Besorgnis vor ihrer Konkurrenz immer wieder aus den hansischen Äußerungen heraus.[2])

Stärker tritt nun auch die Tätigkeit oberdeutscher Kaufleute im hansischen Gebiet selbst hervor. Wiederholt erschienen Nürnberger in Preußen und Lübeck, verkauften Sammet, Damast, St. Gallener Leinen u. a. In Lübeck vermittelten sie 1459 Geldgeschäfte mit Polen.[3]) Augsburger Kaufgesellen knüpften in Lübeck Handelsbeziehungen mit Revalern an. Ulmer und Augsburger Barchent und Tuch wurden von Kölnern nach England, von Lübeckern nach Livland vertrieben.[4])

Auch in Livland und dessen russisches Hinterland drangen die Nürnberger trotz der strengen hansisch-livländischen Sperrpolitik gegen nichthansische Fremde ein. Im Februar 1457 berieten die livländischen Städte, wie sie sich gegen diese unbequem werdenden Gäste verhalten sollten, und nahmen im Frühjahr 1458 mit Schärfe gegen ihren Handelsbetrieb Stellung. Auf drei Tage im Jahr wurde derselbe beschränkt. 1461 wurde den Einheimischen noch ausdrücklich verboten, ihnen für einen längeren Zeitraum Häuser und Keller zu vermieten, Handelsgesellschaften mit ihnen zu schließen, ihnen Gelegenheit zum Erlernen der russischen Sprache zu geben.[5]) Auch gegen diejenigen Nürnberger, die über Lübeck und in Handelsverbindung mit oder als Handelsknechte von Lübeckern nach

---

[1]) HR. 2. IV n. 57, 155.

[2]) Vgl. auch HR. 2. IV n. 279, V n. 87.

[3]) Hans. UB. VIII S. 371 Anm. 1, Lüb. UB. VIII n. 92, vgl. sonst n. 206, HR. 2. IV n. 278.

[4]) Hans. UB. IX n. 681, 223, 439 § 86, 558.

[5]) HR. 2. IV n. 478 § 8, 568 § 2, V n. 60 § 5, vgl. 384 § 21.

Livland kamen, brachte Reval jene Beschlüsse ohne Rücksicht auf Lübeck zur Anwendung.[1])

Mochte aber auch Livland mit Erfolg die Oberdeutschen von sich fernhalten, Preußen wenigstens ihren Hausierhandel unterdrücken, im ganzen war ihr Wettbewerb mit den Hansen im Fortschreiten. Nicht mit Unrecht wurde von verschiedenen Seiten innerhalb, aber auch außerhalb der Hanse besondern Zwangsmaßregeln der hansischen Handelspolitik eine wesentliche Förderung des oberdeutschen Handels zugeschrieben, den Handelssperren, dem Stapelzwang der Hanse im Westen, der peinlichen Prüfung der russischen und litauischen Artikel in Livland und anderem.

Die Kölner Kaufmannschaft warf der hansischen Schoßpolitik in den Niederlanden 1468 vor, daß sie lediglich den Nürnbergern und Schwaben in die Hände arbeite. Auch sie empfand diese mehr und mehr als unbequeme Konkurrenten. Sie schlug daher gleichzeitig ihrem Rat ein Verbot für die Kölner Bürgerschaft vor, in England die Nürnberger, Schwaben und anderen Fremden mit ihren Vorrechten zu schützen, außer wenn solche schon die vorgeschriebene Zeit lang Bürger in Köln gewesen seien.[2]) Breslau meinte 1469, daß der hansische Handel durch die scharfe Beschränkung seiner Bewegungsfreiheit zugrunde gerichtet werde. Auch die Hanse fühlte dies. Einen Augenblick tauchte 1469 in ihrer Politik der Plan auf, den Herzog von Burgund zu einer Unterordnung der Nürnberger usw. unter ihren Stapelzwang zu bewegen. Doch gab sie denselben als aussichtslos schnell wieder auf.[3])

Während des hansisch-englischen Krieges 1470ff. suchten die Oberdeutschen sofort auch in England, zum Teil mit bleibendem Erfolg, sich festzusetzen. In Verbindung mit Niederländern und Kölnern bezogen sie die im hansischen Handel verbotenen englischen Tuche, vertrieben sie über Frankfurt, Nürnberg, und Breslau nach

[1]) HR. 2. V n. 101 § 15, 589, VI n. 368, Lüb. UB. X n. 591.

[2]) Hans. UB. IX n. 537 § 11, 16. Eine Verbindung zwischen Kölner u. Augsburger Kaufleuten im Handel nach England über Antwerpen vgl. das. n. 187 (1465). Die dort erwähnte „der Mutynger geseilschaff van Ausburg“ ist die damals schon recht bedeutende Augsburger Handelsgesellschaft der Meuting. Vgl. sonst Ehrenberg, Das Zeitalter der Fugger, I S. 188.

[3]) HR. 2. VI n. 183 § 5; vgl. oben S. 94 f.

dem Osten und schädigten dadurch die zwingende Kraft der hansischen Ordonnanz nicht unwesentlich.[1])

Die Hochburg ihrer Stellung außerhalb ihrer Heimat begann mehr und mehr Antwerpen zu werden. Die rasche Vermehrung ihrer Beziehungen zu den Niederlanden im dritten Viertel des 15. Jahrhunderts aber war wohl auch eine Folge der Vernichtung der Genfer Messen durch die Verkehrspolitik König Ludwigs XI. von Frankreich. Denn dort hatte die oberdeutsche Kaufmannschaft bisher ein wichtiges Feld ihrer Tätigkeit gehabt, während die Anknüpfung von Verbindungen mit den vom französischen König geförderten Messen von Lyon zunächst auf Schwierigkeiten stieß.[2])

Je mehr Anziehungskraft der Handel der Oberdeutschen auf sie auszuüben begann, um so lieber machten sich andererseits die Bewohner der östlichen Hinterländer der Hanse selbst, von Nowgorod, Pskow, Moskau, bei Zerwürfnissen mit der Hanse und Störungen des Verkehrs mit Livland mit ihren Gütern auf den Weg nach Breslau und Leipzig und begannen auch die nach Frankfurt, Nürnberg, Venedig führenden Straßen zu betreten.[3]) Außerdem richtete sich in Moskauer Handelskreisen 1470 anscheinend zum erstenmal der Blick auf die Herstellung einer Verbindung über Astrachan mit Indien. Jedoch man kam über den großen Gedanken nicht hinaus.[4])

Den Anstoß zu diesem Plan gaben durchgreifende Umgestaltungen, die in einem Zweige des Welthandels erfolgten. Sie trugen auch dazu bei, die starke Zunahme des oberdeutschen Verkehrs mit dem binnenländischen slawischen Osten zu erklären, waren also insoweit nicht ohne Wichtigkeit für den hansischen Handel. Die Ausbreitung der Türkenherrschaft und 1453 die Eroberung von Konstantinopel gaben dem italienischen Handel nach Südrußland endlich den Todesstoß. Die Waren dieses Gebiets, die bisher von den Italienern aufgekauft waren, mußten sich nach anderen Abnehmern umsehen. Sie wandten sich dem Handelsgebiet der rührigen Oberdeutschen zu. Krakau, Breslau, Leipzig wurden ihre Hauptmärkte. Es ist wohl kein zufälliges Zusammentreffen, daß das erste landesherrliche

[1]) HR. 2. VII n. 339 § 13, vgl. oben S. 111.

[2]) Vgl. Band I S. 470.

[3]) HR. 3. IV n. 39, 40.

[4]) Vgl. Karamsin, Geschichte Rußlands, VI S. 289 f., über spätere Versuche vgl. das. VII S. 128.

Meßprivileg für Leipzig 1458 erteilt ist. Auch hier beherrschte der Oberdeutsche den Markt.[1])

Nach der Erwerbung des Weichselgebiets 1466 griff Polen, das die kommerziellen Interessen seines neuen westpreußischen Besitzes aufs engste mit sich zu verknüpfen wünschte, den alten Plan auf, die Verbindung zwischen der Weichselmündung und dem Schwarzen Meere über Ruthenien wiederherzustellen.[2]) Es wagte aber dann doch nicht die Türken anzugreifen und vom Nordrand des Schwarzen Meeres zu verdrängen. Es ließ Kaffa trotz seiner dringenden Hilfsgesuche 1475 eine Beute der Türken werden.[3])

Der oberdeutschen Kaufmannschaft fielen die Vorteile der Vernichtung des italienischen Verkehrs mit Südrußland zu. Ihre Wertschätzung im Handelsleben der östlichen und westlichen Randländer des hansischen Verkehrsgebiets hatte im Laufe des 15. Jahrhunderts ganz bedeutend zugenommen. Ihr wachsender Handel, noch vielmehr aber die schnell steigenden Erträge der von ihr in Betrieb genommenen ungarischen Kupferbergwerke, die sie mehr und mehr zum Nachteil des hansischen Handels monopolisierte,[4]) sowie der Silbergruben in den Ostalpen und im Erzgebirge vermehrten ihre Kapitalkraft beträchtlich. Störungen des Handels der Hanse konnte sie unbefangen für sich ausnutzen. Denn sie wurzelte nicht im hansischen Boden und die Hauptstraßen ihres ostwestlichen Verkehrs umgingen das hansische Gebiet. Sie war durch das System der hansischen Handelspolitik weder im allgemeinen noch besonders in den Niederlanden, wo auch sie alsbald den Schwerpunkt ihrer kommerziellen Tätigkeit im nördlichen Europa begründet hatte, zu bekämpfen.

Die oberdeutsche Kaufmannschaft war bis zu diesem Zeitpunkt zu einem erfolgreichen Wettbewerber mit der Hanse in deren wichtigster, der westöstlichen, Verkehrsrichtung geworden. Die Hanse sah sich genötigt, mit diesem Gegner, nachdem sie ihn längere Zeit

---

[1]) Vgl. Hasse, Gesch. der Leipziger Messen, S. 11 ff., 113 ff.; die Fugger in Leipzig 1474 vgl. Schulte, Gesch. des mittelalt. Handels zwischen Westdeutschl. u. Ital., I. S. 572.

[2]) Vgl. Band I S. 95 f.

[3]) Peschel, Abhandl. z. Erd- u. Völkerkunde N. F. S. 106; über spätere polnische Pläne vgl. Caro, Gesch. Polens, V S. 679 f., 702.

[4]) Vgl. die interessante Abhandl. von Dobel, Der Fugger Bergbau usw. in Ungarn, i. Ztschr. des hist. Vereins f. Schwaben, VI S. 39 ff.

als nebensächlich behandelt hatte, als einem neuen, vielleicht recht gefährlichen Konkurrenten zu rechnen.

Der Wiederherstellung der alten Verfassung in Lübeck und der Erneuerung des hansischen Bundeslebens 1418 war eine schwere Zeit für den Handel und die Handelspolitik der Hanse gefolgt. Altgewohntes, Bewährtes, ehedem Kraftvolles begann abzusterben, keine rechte Stütze mehr zu gewähren. Neue für die Hanse bedrohliche Faktoren kamen empor und rangen mit ihr um Einfluß und Macht.[1])

Es waren in erster Linie die Tatkraft und der politische Weitblick Lübecks, die die Hanse zusammenhielten. Lübecks Sonderinteresse war hansisches Gesamtinteresse. Oft liefen diesem die Sonderinteressen anderer Städte und ganzer Gruppen des Bundes entgegen. Häufig mußte sich Lübeck an halben, auch nur an prinzipiellen Erfolgen genügen lassen. Aber durch seine beständige Tätigkeit erhielt es die Teilnahme der anderen an den hansischen Fragen dauernd rege, durch gütliche Vorstellungen und selbst durch Gewalt nötigte es den anderen die Anerkennung der von ihm vertretenen Politik ab.

Es drängt sich die Frage auf, ob dieser mehr als hundertjährige Zeitraum der hansischen Geschichte ein allgemeines Fortschreiten der Städte an Wohlstand und Größe gewesen ist. Zunächst sind Verschiebungen unverkennbar, die in der Bedeutung verschiedener Gruppen für die Hanse und den hansischen Handel in dieser Zeit eintraten. Sie hingen mit der Tendenz zur Monopolisierung des Verkehrs zusammen, die immer schärfer in der Mehrzahl der hansischen Seestädte hervortrat. Der alte überseeische Verkehr der binnenländischen Hansen hörte in diesem Zeitraum mehr und mehr auf. Sie verzichteten teils auf das Risiko desselben und begnügten sich, in den Seehäfen ihre Einkäufe zu machen, teils wichen sie, wie die sächsischen Händler in Hamburg, dem Zwang, der dort auf sie ausgeübt wurde. Die Folge war, daß einerseits die Seestädte immer vollständiger das Übergewicht und die Leitung in der hansischen Politik erlangten, andererseits die Binnenstädte in nicht

---

[1]) Vgl. die Überblicke Band I S. 201 ff., II S. 141 ff.

geringer Zahl das Interesse an den hansischen Auslandsfragen verloren. Sie beschränkten sich auf den Verkehr mit den Nachbarmärkten, ihr Handelsgebiet und Gesichtskreis schrumpften dementsprechend zusammen. Der größere Zug, den die Verbindung mit der See und dem Ausland verleiht, ging ihnen verloren. Den Vorteil hatte die Kaufmannschaft der Seestädte.

Die eindringenden Forschungen auf dem Gebiet der mittelalterlichen Städtegeschichte haben auch für die Frage, die zum Verständnis dieser eine der wichtigsten ist, die Größe der Bevölkerung, eine Anzahl zuverlässiger Beiträge geliefert. Darnach haben von den deutschen Städten, die wir nach ihrer politischen und wirtschaftlichen Bedeutung als Großstädte bezeichnen müssen, nur ganz wenige um das Jahr 1400 eine Bevölkerung von mehr als 20000 Einwohnern gehabt.[1]) Aber diese Untersuchungen lassen auch ein Auf- und Niederschwanken der Bevölkerung in den Städten erkennen.

In Lübeck wuchs die Bevölkerung langsam von etwas mehr als 17000 Einwohnern am Ende des 14. Jahrhunderts auf gegen 20000 im Jahre 1460 und 22000 im Jahre 1487.[2]) Auch in Danzig dürfte die Bevölkerung, vielleicht nicht stetig, aber doch im Laufe des ganzen Zeitraumes gewachsen sein. Rostock besaß 1378 10785 Einwohner, 1410 fast 14000, 1473 aber war die Zahl wieder auf 10725 herabgesunken und zwei Jahrzehnte später war sie noch etwas kleiner. Der Aufschwung im Beginn des Jahrhunderts war also vorübergehend.[3]) Die Einwohnerzahl Hamburgs zeigt ein stattliches Anwachsen ebenfalls in den letzten Jahrzehnten des 14. und den beiden ersten des 15. Jahrhunderts, sie betrug 1419 ungefähr 22000. Dann aber übten der nordisch-wendische, der holländisch-wendische Krieg sowie die hansische Handelssperre gegen Flandern unverkennbar einen ungünstigen Einfluß auf die Bevölkerungsbewegung aus. Seit 1420 verminderte sich die Einwohnerzahl Hamburgs anhaltend, 1487 zählte es nur noch 16000 Be-

[1]) Vgl. Jastrow, Die Volkszahl deutscher Städte zu Ende des Mittelalters und zu Beginn der Neuzeit; Reisner, Die Einwohnerzahl deutscher Städte in früheren Jahrhunderten mit bes. Berücksichtigung Lübecks, i. Slg. nat. u. stat. Abh. des staatswiss. Sem. zu Halle, 36. Zu hoch sein dürften darnach im allgemeinen noch die Ansätze bei Schäfer, Hansestädte, S. 220ff.

[2]) Reisner, a. a. O., S. 68, 78.

[3]) Koppmann, Zur Bevölkerungsstatistik Rostocks im 14., 15. u. 16. Jahrh., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 S. 58ff.

wohner.[1]) In Lüneburg fiel eine Abnahme des jährlichen Zuflusses von Neubürgern zeitlich schon zusammen mit der wendisch-nordisch-holländischen Kriegsperiode, beträchtlich wurde sie seit 1443. Auch die inneren Unruhen der Stadt, die sich langsam vorbereiteten und 1454 zum Ausbruch kamen, dürften für den fortgesetzten Rückgang mitbestimmend gewesen sein. Aber auch nach der Beilegung derselben hob sich die Einwanderung nicht wieder.[2])

Mehrfach ist im Verlauf der Darstellung auf Klagen einzelner Städte über materiellen Rückgang hingewiesen, das Eintreten eines solchen auch an einzelnen Beispielen gezeigt worden. Ein andauernder wirtschaftlicher Rückgang im Laufe des 15. Jahrhunderts ließ sich vor allem für Köln feststellen.[3]) Über die anderen rheinischen und die süderseeischen Städte läßt sich ein Urteil nicht abgeben. Unter den westfälischen Städten ist der wirtschaftliche Rückgang Dortmunds, der auch ein Zurückweichen seiner Kaufmannschaft aus dem Auslandsgeschäft nach sich zog, unverkennbar. Und dies gilt noch mehr für Soest.

Unter den sächsischen Städten erhob Goslar 1428 bewegliche Klage, daß sein Bergbau, die Grundlage seines Wohlstands, gänzlich verfallen sei, daß es keinen Handel habe und nicht an wichtigen Handelsstraßen liege mit großem Durchgangsverkehr, aus dem andere Städte Vorteile zögen.[4]) Nicht wahrscheinlich ist es, daß die Verminderung der Einwohnerzahl Hamburgs, der auch eine solche in den Einnahmen der Stadt entsprach,[5]) mit einem wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt Hand in Hand gegangen ist. Ähnlich scheinen

---

[1]) Laurent, Über das ält. Hamburger Bürgerbuch, i. Ztschr. f. Hamb. Gesch. I Tabellen S. 153ff., 167.

[2]) Reinecke, Lüneburgs ältestes Stadtbuch, S. XXXIX ff. Auch süddeutsche Städte erlebten in diesem Jahrhundert einen Rückgang ihrer Bevölkerung, so selbst Frankfurt a. M.: Bücher, Die Bevölkerung von Frankfurt a. M. i. 14. u. 15. Jahrh., im Zeitraum von 1387—1440 von 10000 auf 9000; so Basel, Schönberg, Finanzverhältnisse der Stadt Basel im 14. u. 15. Jahrh., u. derselbe, Basels Bevölkerungszahl im 14. u. 15. Jahrh., i. Jbb. f. Nat.-Ök. u. Stat. N. F. VI, von 8—10000 (1429) auf 6750—9000 (1471/5). Über die holländischen Städte macht Blok, Eene holl. stad usw., die Bemerkung, daß ihre Bevölkerung um 1500 im allgemeinen nicht größer gewesen sei als ein Jahrhundert zuvor.

[3]) Vgl. oben S. 60ff.

[4]) Deutsche Reichstagsakten IX n. 158.

[5]) Stieda, Städtische Finanzen im Mittelalter, i. Jbb. f. Nat.-Ök. u. Stat. 3. F. 17 S. 13.

die Verhältnisse in Lüneburg zu liegen. Lübeck behauptete, vermehrte auch wohl den Umfang seines Handels und Wohlstands. Merkliche Fortschritte dürfte seit etwa der Mitte des 15. Jahrhunderts Stettin gemacht haben.

Im Osten zeigt das Wirtschaftsleben Danzigs trotz mancher Rückschläge im ganzen eine fortschreitende Entwicklung.[1]) Langsam hob sich anscheinend auch Königsberg. Elbing, Braunsberg, Kulm und Thorn dagegen befanden sich schon im Anfang des 15. Jahrhunderts in einem Rückgang, der für Kulm ein völliger, für Elbing ein sehr starker wurde und auch von Thorn bis gegen den Schluß dieses Zeitraumes nicht überwunden wurde.[2]) Eine Zunahme des Wohlstands der livländischen Städte während der unruhigen Zeiten des 15. Jahrhunderts kann wohl nicht angenommen werden.

Hält man sich diese verschiedenen Züge gegenwärtig, so wird man sich hüten müssen, von einer Zeit kraftvollen Vorwärtsstrebens und glänzenden kommerziellen Aufschwungs im ganzen zu reden. Das 15. Jahrhundert scheint vielmehr in manchen Richtungen und für nicht wenige Hansestädte eine Zeit der Depression gewesen zu sein. Von ihnen allen aber wurde unter zum Teil recht schwierigen Verhältnissen um die Behauptung ihres Handels und ihrer Wirtschaftsgebiete gekämpft, die sie bis ins 14. Jahrhundert erworben hatten. Die einzelne Hansestadt verschärfte mehr und mehr die Mittel, um die eigenen Bürger im Erwerb zu schützen, die eigene kommerzielle Stellung durch künstliche Hilfen so sicher und dauernd als möglich zu machen, auch in mehr oder minder erbittertem Widerstreit mit anderen Gliedern und selbst mit der Gesamtheit des Bundes.

Und diese Verbindung selbst, schon als sie sich in den fünfziger bis siebziger Jahren des 14. Jahrhunderts bildete und die Leitung der hansischen Handelspolitik an sich zog, noch viel schärfer aber, als sie nach 1416 sich wieder zusammenfand, war ein Erzeugnis defensiven Charakters nach allen Richtungen hin. Sie suchte diejenigen Institutionen zu schaffen, die sie in den Stand setzen sollten, ein geordnetes Dasein zu führen. Sie bildete mit Energie, Zähigkeit und Umsicht zum Schutz ihrer Angehörigen ein Handels- und Verkehrssystem aus und brachte es allenthalben und im ganzen

[1]) Vgl. Hirsch, Danzig, bes. S. 64.
[2]) Vgl. oben S. 150f., 192.

mit Nachdruck und Erfolg zur Anwendung gegen ungehorsame Hansen und gegen nichthansische Wettbewerber. Sie suchte durch besondere Mittel die günstigen Verhältnisse und die Vorteile zu behaupten, die ihre Mitglieder bis zur zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts im Kampf der Stände des Reichs von den Fürsten erlangt hatten, und machte sich zum Schützer der Verfassungen der Städte auch gegen den Umsturz, mit dem sie durch die unteren städtischen Bevölkerungsschichten bedroht wurden.

In allen drei eben charakterisierten Richtungen ist die Hanse unablässig tätig gewesen. Und auf den Erfolgen, die sie hier errang, beruhte nicht zum wenigsten die glückliche Führung ihrer auswärtigen Handelspolitik. Daß der Bund sich trotz aller Widerwärtigkeiten, die ihm von außen und innen erwuchsen, nach mehr als hundertjährigen, oft gefahrvollen Kämpfen im wesentlichen in ungeschmälertem Besitzstand zu behaupten, denselben in einer wichtigen Richtung sogar stattlich zu erweitern, den gefährlichen inneren Zwiespalt zu unterdrücken verstanden hatte, das war unter allen Umständen eine große Leistung. Auch im Osten war trotz der Vernichtung der kommerziellen Bedeutung von Nowgorod so lange nichts Wesentliches als verloren anzusehen, als die livländischen Städte und Livland der hansischen Fremdenpolitik entsprechend den Verkehr der Nichthansen bei sich in engen Schranken hielten und nach den Hinterländern unmöglich machten.

Dieses Ringen und dieses Siegerbleiben des Bundes über äußere Feinde und innere zersetzende Einflüsse, das ist es, was dieser Periode der hansischen Geschichte ihr Gepräge verleiht, das ist es, was die Blütezeit der deutschen Hanse ausmacht.

DRITTES BUCH.

Die Hanse, ihre Organisation, Schiffahrtspolitik und Handelssystem, ihre Stellung in Deutschland.

I. Die Organisation der Hanse.

1. Einleitung. Der Begriff Hanse.

Die Aufgaben der Hanse im Auslande waren wirtschaftspolitische. Sie hatte Handel und Verkehr ihrer Angehörigen mit dem Auslande zu schirmen und zu fördern. Die Mittel, mit denen die Hanse diese Ziele verfolgte, waren überwiegend diplomatische. Sie mußte schon sehr überzeugt sein von der Aussichtslosigkeit dieser, ehe sie ihr wirtschaftliches Schwergewicht in Gestalt einer Handels- und Verkehrssperre in die Wagschale warf. Denn dies Mittel war zweischneidig. Es belastete auch die Ihrigen meist empfindlich genug. Und noch viel länger währte es gewöhnlich, ehe sie kriegerische Mittel zu Hilfe nahm, um ihre Politik zum Siege zu führen. Aber solche waren nicht überall anwendbar. Gegen Flandern und Rußland ist ihre Wirkung von der Hanse nie erprobt worden. Als erstes Erfordernis erklärte diese auf kaufmännische Zwecke begründete Genossenschaft den Frieden. Der Anschauung, daß zwar ein Krieg leicht begonnen, aber nur schwer wieder zu stillen sei, ist wiederholt von verschiedenen Seiten der Hanse Ausdruck gegeben worden.[1])

Die wirkungsvolle Wahrnehmung der hansischen Interessen verlangte eine Organisation der Städte zur Behandlung der gemeinsamen Angelegenheiten, eine Bundesverfassung. Indessen die Aufgaben, deren Lösung mit Hilfe derselben erfolgen oder erleichtert werden sollten, lagen nicht nur auf dem Gebiet der Auslandspolitik. Allerdings ist diese Seite innerhalb der hansischen Geschichte die weitaus am meisten in den Vordergrund tretende. Die Herrschaft über den Handel und Verkehr war die Grundlage der wirtschaft-

[1]) HR. 2. IV n. 21 Schluß, Hans. UB. IX n. 154, HR. 2. VI S. 259 Anm. 1.

lichen und soweit solches möglich auch der politischen Macht der niederdeutschen Städte. Die umsichtige Ausbildung eines Handels- und Verkehrssystems sollte der Hanse zur Behauptung und Förderung der erlangten Vorherrschaft dienen. Aber auch in der Heimat verband die Städte gewissen Ansprüchen des Reichs, der Fürsten und ihrer eigenen Bürgerschaften gegenüber eine Summe gleichartiger Interessen. Auch ihre Wahrnehmung wurde Sache des Bundes. Für die Ausbildung einer Verfassung der Hanse sind diese Faktoren von kaum geringerer Wichtigkeit gewesen als jene. Eine Betrachtung der Organisation der Hanse als Bund aber wird die mannigfachen Bedingtheiten, unter deren Druck jede Aktion der Hanse stand, — nachdem wir die Wirkungen derselben in ihrer Auslandspolitik in der vorangegangenen Darstellung gesehen haben —, noch deutlicher hervortreten lassen.

Es ist von großem Interesse, sich zu vergegenwärtigen, was für Absichten und Ziele der Bund selbst und seine Mitglieder sowie das Ausland der Hanse unterlegten, was für Begriffe sie mit der Vorstellung von der Hanse verbanden. 1418 versuchte Bremen einen Streit mit Hamburg unter Zuhilfenahme von Archivalien zu erledigen. Es bat zu dem Zweck Köln, ihm Abschriften von Urkunden „van der fundacien der Duytzschen hensze, wo die begriffen ind gemacht sin," zu übersenden, wenn es solche habe. Köln fand keine, wollte jedoch in seinem Archiv weitere Nachforschungen anstellen lassen.[1]) Der geringe historische Sinn in beiden Städten setzt in Erstaunen. Denn noch waren kaum zwei Generationen seit den Ereignissen vergangen, durch welche die niederdeutschen Städte zur Hanse vereinigt worden waren. Und wurde Bremen durch eine dunkle Erinnerung an die 1367 von hansischen und nichthansischen Städten in Köln gegen Dänemark und Norwegen geschlossene Konföderation veranlaßt, sich gerade an diese Stadt zu wenden, so würde auch daraus der Mangel an historischem Bewußtsein hervorgehen. Denn jene Konföderation war für einen bestimmten Zweck geschlossen und hörte nach hinreichender Sicherung der durch sie gemachten Errungenschaften auf zu bestehen.[2]) Als aber die preußischen Städte 1386, einer Anregung der hansischen Versammlung zu Stralsund folgend, sich einer Verlän-

[1]) HR. 1. VI n. 601.
[2]) HR. 1. II n. 306 § 22.

gerung der Konföderation auf eine Reihe von Jahren geneigt zeigten, entkleideten sie dieselbe ihrer eigentümlichen Bestimmung vollständig; zur Teilnahme an Kriegen wollten sie sich dadurch nicht verpflichten. Wohl aber waren sie damit einverstanden, daß durch dieselbe alles, was Handel und Schiffahrt betreffe, geregelt werde,[1]) d. h. sie wollten die Konföderation zum Träger dessen machen, was die Hanse selbst als ihre vornehmste Aufgabe betrachtete.[2])

Sechzig Jahre später, in den Klageschriften, die zwischen der Hanse und den Leden Flanderns gewechselt wurden, äußerte sich 1448 das Kontor zu Brügge den Flämingern gegenüber ganz ähnlich wie damals die preußischen Städte. Für Kriege ihrer einzelnen Mitglieder, durch welche diese ihre besonderen Interessen wahrnahmen, sei die Hanse als Ganzes nicht haftbar zu machen. Jede Stadt handle darin lediglich auf eigene Verantwortung. Die Hanse sei nur eine Verbindung zu den friedlichen Zwecken des Handels in allen Ländern, wo sie Freiheiten und Privilegien habe.[3]) Ähnlich war auch die im Münsterlande über die Aufgaben der Hanse verbreitete Auffassung. Sie habe von alters her dem Gemeinwohl gedient durch Beschirmung der Freiheit, des Handels und der Verkehrswege.[4])

Zwei Jahrzehnte später, 1469, war die Hanse genötigt, den Anfeindungen der Engländer gegenüber Wesen und Bedeutung ihrer Verbindung klarzulegen. Sie lehnte die von den Engländern gebrauchten Ausdrücke societas, collegium, universitas, womit diese die Hanse als einen festorganisierten Bund mit durchgebildeter Verfassung, starker Zentralisation und Vollzugsgewalt darstellten, als für ihre Verbindung nicht passend ab. Sie bezeichnete dieselbe lediglich als firma confederatio vieler Städte und als Zweck derselben die Aufrechterhaltung und Beschirmung des Handelsverkehrs

[1]) HR. 1. II n. 331 § 2.

[2]) Es kann weder gesagt werden, daß die Organisation der Hanse von der Kölner Konföderation ihren Ausgangspunkt genommen habe, Schäfer, Hansestädte, S. 437, noch daß man später oft auf sie zurückgekommen sei, Sartorius-Lappenberg, Urk. Gesch. d. Ursprungs der deutschen Hanse, I S. 67, 70. Sie war ja keineswegs auch ein Bund nur von Hansestädten, vgl. HR. 1. II S. VII, I n. 428.

[3]) HR. 2. VII n. 506 § 15, vgl. auch III n. 651 § 10 u. die Bezugnahme darauf Hans. UB. IX n. 693 § 2: „en corpus in etliken vruntscoppen unde vorbintnissen, darinne se myt en overencomen."

[4]) Hans. UB. VIII S. 410 Anm. 2.

zu Lande und zu Wasser für ihre Angehörigen.[1]) Um ein Kollegium zu sein, hob die Hanse damals in geschickter und gewandter Entgegnung auf die englischen Ausführungen hervor, fehle vielerlei: zunächst ihre Unabhängigkeit, denn jede Stadt sei irgendeinem Herrn untertan, ein gemeinsames Siegel, gemeinsame Regierungsbehörde, Rechtsprechung, Vollzugsgewalt u. a., überhaupt eine Verfassung, die den Bund als souverän und vergleichbar mit irgendeinem Staatswesen, z. B. dem englischen, und seiner Verfassung erscheinen lasse.[2])

Es handelte sich für die Hanse darum, mit ihren Erklärungen weittragende Folgerungen abzuwehren, die von den anderen Mächten aus ihrer staatsrechtlichen Auffassung der Verbindung hergeleitet wurden. Die englische, holländische und burgundische Regierung folgerten daraus das Recht, für Übergriffe oder Vergehen einer Stadt oder etlicher Städte alle Mitglieder des Bundes zur Rechenschaft ziehen zu dürfen.[3]) Dieser Anspruch aber widerstritt auch einer der von der Hanse am höchsten geschätzten Bestimmungen ihrer Privilegien, daß der Unschuldige nicht für den Schuldigen bestraft werden dürfe. Mit Eifer wachte sie darüber, daß diese nicht verletzt wurde.

Außerdem wurde es häufig von der Hanse, dem Kontor zu Brügge, den einzelnen Städten und Gruppen für eine Hauptaufgabe des Bundes erklärt, daß er allen seinen Mitgliedern in ihren redlichen Notsachen Trost und Hilfe gewähre. Als Notsache wurde es in erster Linie angesehen, wenn eine Stadt oder Städtegruppe im Besitz alterworbener Rechte oder in Vertretung der Interessen der Gesamtheit von äußeren oder inneren Feinden gekränkt wurde. Aus letzterer Auffassung entwickelte die Hanse den Anspruch, daß für derartige Unternehmungen und Aufwendungen einzelner Städte oder Gruppen alle Hansestädte nach Verhältnis einzustehen hätten.[4]) Aus jener zogen Städte, die irgendwie bedroht oder beeinträchtigt waren, die Folgerung, sich an die Hanse um Schutz zu wenden. Verallgemeinert brachte um 1380 ein lübeckischer Propst diese ganze Auffassung in der Definition zum

[1]) Hans. UB. IX n. 584 § 2, vgl. n. 570 § 1.

[2]) Hans. UB. IX n. 584 § 2—7, vgl. auch den Meinungsaustausch mit den Holländern über diese Fragen, HR. 2. VII n. 35 §§ 65, 77, 78, n. 139 §§ 200, 207, n. 154 § 8.

[3]) Hans. UB. IX n. 570, HR. 2. VII n. 35 §§ 36, 37, 65, 77.

[4]) HR. 1. IV n. 237, VIII n. 712 § 5, HR. 2. I n. 11.

Ausdruck, die Hanse sei eine derartige Verbindung, daß alles, was eine ihrer Städte betreffe, auch alle übrigen angehe.[1])

Fälle von Kränkungen oder Bedrohungen der Rechte einzelner Hansemitglieder oder der Gesamtheit kamen nur allzu häufig vor. Da sollten alle sich dann solidarisch fühlen. Die Achtung der Gegner vor der hansischen Verbindung wurde zu einem allerdings sehr wesentlichen Teil bedingt durch ein schnelles und nachdrückliches Eintreten der Gesamtheit für gefährdete oder verletzte Rechte ihrer Mitglieder. Die Betätigung eines starken, in der Prüfung nicht versagenden Gemeinschaftsgefühls war erforderlich, wurde aber nur zu oft bei den verschiedensten Städten vermißt. Und das Hervortreten eines solchen Mangels vermehrte die Neigung der Gegner zu Übergriffen.

Aber nicht bloß fehlende Opferwilligkeit, auch das Mißtrauen, daß die Städte, die für die Gesamtheit handelten, nur ihren alleinigen Vorteil im Auge haben möchten, hielt oft nicht wenige andere von der Beteiligung ab. Von vornherein war innerhalb der Hanse der Städte die Abneigung der einzelnen groß gegen Maßregeln, die ihnen selbst nicht direkte, augenfällige Vorteile brachten. Namentlich war dies der Fall in den Binnenstädten, wenn es sich um die Mitübernahme der Kosten von Seekriegen, Seebefriedungen und überhaupt um überseeische Unternehmungen handelte. Typisch ist die Erklärung Dortmunds, mit der es 1368 die von den Seestädten gewünschte Beihilfe zum Krieg mit Dänemark ausschlug: bei Seekriegen sei es nicht gewohnt, solche zu leisten.[2]) Lüneburg stellte sich nach dem holländischen Krieg, in den es als Mitglied des wendischen Bündnisses hineingezogen war, 1444 auf denselben Standpunkt: Fragen des Seeverkehrs lägen ihm fern, da es nicht an der See liege.[3]) Ähnlich äußerten sich 1461 die kölnischen Kaufleute, die Seestädte hätten eine Anzahl Interessen und unterhielten Verbindungen mit Ländern, die Köln und seine Nachbarstädte als Landstädte nicht teilten.[4])

---

[1]) Vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1882 S. 107.

[2]) HR. 1. VIII n. 858. Umgekehrt lehnten die preußischen Städte 1405 Beihilfe zur Herstellung des Verkehrsfriedens zu Lande im Friesischen ab, weil es sich dabei nicht um Interessen der Seefahrt handle, HR. 1. V n. 260 § 3, 263.

[3]) HR. 2. III n. 102.

[4]) Hans. UB. VIII n. 1070 § 12.

Anders und hansischer verhielt sich Dortmund freilich zur hansischen Politik gegenüber England, weil hier eigene, immerhin noch beträchtliche Handelsinteressen seiner Kaufleute auf dem Spiel standen. Dagegen lehnte Arnsberg 1473 seine Teilnahme an Geldleistungen für hansisch-englische Fragen ab, denn seine Bürger hätten mit England nichts zu schaffen, sondern kauften ihren Warenbedarf und setzten ihre Erzeugnisse ab auf dem Soester und Dortmunder Markt, „hiirumme is mit uns nymant, die dar ichteswat to geven welle,[1]) — das schönste Motto für die so häufige kirchturmspolitische Auffassung vieler Hansestädte, und zwar keineswegs bloß der kleinen. Denn auch die preußischen Städte lehnten 1395 die von der Hanse beschlossene Erhebung eines Pfundzolls mit der Begründung ab, daß es sie zu sehr schädige, zum allgemeinen Nutzen so große Aufwendungen zu machen.[2]) Und Köln äußerte 1448 eine ähnliche Ansicht, der es durch seine Haltung gegenüber der Hanse in den fünfziger bis siebziger Jahren so konsequent Nachdruck gab: es sei unerhört, daß es um des gemeinen Besten willen auf Sondervorteile verzichten solle.[3])

Oft ist in den leitenden Kreisen des Bundes die Klage über Lauheit und Eigensucht der einzelnen Mitglieder laut geworden und als Folge derselben allgemeiner Zerfall und Verlust der Privilegien von ihnen prophezeit worden.[4]) So schlimm gestaltete sich die Wirklichkeit nun allerdings durchaus nicht. Gleichwohl aber war die Anschauung der Hanse, „dat ed eyn fundament ys der henze, de horsam der stede“,[5]) durchaus richtig. Schon der Hansetag 1417 zog daher die Frage in Erwägung, die Hansestädte gehorsamer zu machen. Aber die einzelnen Städte wollten sich durchaus die Freiheit bewahren, je nach Belieben einer hansischen Maßregel zuzustimmen oder sich ihr zu entziehen. Will eine Hansestadt einen Hansebeschluß nicht genehmigen, so kann sie nicht dazu gezwungen werden, erklärte Köln.[6])

---

[1]) HR. 2. VII n. 14.

[2]) HR. 1. IV n. 325.

[3]) HR. 2. III n. 366.

[4]) Vgl. die Worte HR. I. V n. 385, IV n. 237, VIII n. 712 § 5, HR. 2. I n. 11.

[5]) HR. 1. VI n. 428.

[6]) HR. 1. VI n. 397B § 12, 428, V n. 420 § 2.1 (sächs. St.), HR. 2. III n. 366 (Köln), Hans. UB. IX n. 625 (Köln), 663 § 46 (Köln), vgl. 693 § 2.

Andererseits überzeugte man sich durch jeden und besonders durch den am Schluß dieses Zeitraumes über England errungenen Erfolg, daß die Hanse bei einigermaßen einmütigem Auftreten und Vorgehen durchaus die Macht habe, ihre Gegner im Zaum zu halten.[1]) Lübeck, die wendischen Städte, das Kontor zu Brügge in erster Linie vertraten mit Recht diese Auffassung. Doch auch in Städten, die wie besonders Danzig sich oft genug eigenmächtig und ungebärdig innerhalb der Hanse benahmen, gelegentlich auch durch tiefgehende Erbitterung von den wendischen Städten und ihrer Politik getrennt wurden,[2]) war dieselbe im Grunde die herrschende.

Das Bewußtsein von dem überlegenen Wert der Zusammengehörigkeit und des gemeinschaftlichen Handelns blieb vorherrschend, solange nicht die Absonderung vom Bund größere Vorzüge zu bieten schien und die Mitgliedschaft von den einzelnen Städten als lästiger, ihre Entwicklung hemmender Zwang empfunden wurde. Köln erklärte es in seinem Streit mit der Hanse 1469 für die Voraussetzung der hansischen Verbindung, daß sie den besonderen älteren Freiheiten ihrer Mitglieder nicht schädlich oder hinderlich sei.[3]) Da es diese nicht mehr erfüllt sah, machte es den Versuch, sich vom Bunde zu trennen. Wenig später erklärte Breslau seinen Austritt aus der Hanse, da diese den Seinen statt Vorteile überwiegend Lasten und Nachteile auferlege.[4]) Während die Hanse Köln nach längerem Kampf zur Unterwerfung nötigte, ließ sie Breslau ohne weiteres fallen. Sie war sich wohl bewußt, gegen diese Stadt keine rechten Zwangsmittel zu besitzen.

Was die Hanse 1470 im Hinblick auf England für eine alte Ordonnanz erklärte, galt auch für die anderen Gebiete des Auslandes. Kein Kaufmann und keine Stadt sollten ohne Wissen und hinter dem Rücken der Hanse Sondervorteile und Privilegien im Ausland für sich erwerben dürfen.[5]) Der Privilegiengenuß im Ausland sollte für alle Mitglieder der Hanse gleich sein. Die Hanse verband aber hiermit auch den anderen Anspruch, daß die älteren Sonderrechte einzelner Städte ungiltig sein sollten, wenn

[1]) HR. 2. V n. 395, VII n. 339 § 34.

[2]) Vgl. z. B. HR. 1. V n. 364, HR. 2. I n. 504, II n. 377.

[3]) Hans. UB. IX n. 663 § 5, 693 § 3, vgl. HR. 2. VI n. 182 u. wegen der Süderseer n. 185 § 27, auch oben S. 91f.

[4]) Vgl. HR. 2. VI n. 183 § 5, VII n. 181 § 5.

[5]) HR. 2. VI n. 356 § 76.

das hansische Interesse es erfordere, und suchte ihm unter dem heftigen Widerstand der Betroffenen Geltung zu verschaffen. Doch war die Behandlung solcher Städte durch die Hanse in beiden Richtungen nicht gleichmäßig.[1])

Das waren die Hauptbestrebungen und -aufgaben, mit denen die Hanse selbst und das Ausland den Begriff Hanse ausstatteten. Da ist es nun beachtenswert, daß 1469 in der gegen England gerichteten Streit- und Verteidigungsschrift der hansische Gelehrte, der sie verfaßte, auch eine Erklärung des Wortes Hanse versucht hat. Es ist, so weit wir sehen, die erste. Er bestritt zunächst die Behauptung der englischen Streitschrift, daß Ansa, wie er in seiner lateinisch abgefaßten Entgegnung die Verbindung nannte, ein deutsches Wort sei. Er erklärte es für ein lateinisches, das im römischen Recht zwei Bedeutungen habe. Einerseits bedeute es den Henkel an Gefäßen, und dies passe gut für die Hanse, denn wie der fest am Kruge haftende Henkel denselben vor dem Fall bewahre, so schütze die Verbindung der Städte, wenn alle Mitglieder fest und treu zu ihr hielten, Handel und Wandel vor Schaden. Andererseits bedeute Ansa eine Schlinge, die je nachdem man an dem einen oder anderen Bandende ziehe, gelöst oder zum festen Knoten zusammengezogen werde. Auch diese Bedeutung, meinte er, passe ganz besonders auf die städtische Verbindung. Denn jeder Knoten, jede Schwierigkeit, die in ihrer Mitte zwischen ihren Kaufleuten entstehe, werde durch die Vereinigung der Städte bei richtiger Behandlung leicht gelöst, bei unrichtiger nur verschlimmert.[2])

Es darf kaum wundernehmen, daß der Urheber dieser Erklärung, der sich im römischen Recht und in den Klassikern sehr bewandert zeigt, der lübeckische Dompropst Dr. Johann Osthusen,[3]) in so merkwürdige Spekulationen über die Herkunft und Bedeutung des Wortes Hanse verfiel.[4])

[1]) Vgl. oben S. 75 ff. bezügl. Kölns und Hamburgs, S. 205 f. bezügl. Stettins.

[2]) Hans. UB. IX n. 584 § 2.

[3]) Vgl. Hans. UB. IX S. 462 Anm. 1.

[4]) Daß die Ableitung von „hansa“ auch jetzt noch Mühe macht, beweisen die neuesten Untersuchungen darüber: K. Schaube, Der Gebrauch von Hansa in den Urkunden des Mittelalters i. Festschr. d. germanist. Vereins i. Breslau 1902 S. 125—176, u. Helm, Hansa, i. Beitr. z. Gesch. d. deutsch. Sprache u. Lit. 29 S. 194 ff.

2. Die Organisation der Hanse.

Die Hanse der deutschen Städte war hervorgegangen aus den Vereinigungen der niederdeutschen Kaufleute im Auslande. Für die Zugehörigkeit einer Stadt zu ihr war daher das Entscheidende die Berechtigung ihrer Angehörigen zum Genuß der hansischen Privilegien im Auslande.

Die Kaufmannshansen im östlichen und westlichen Ausland hatten die Teilnahme an den von ihnen erworbenen und gehüteten Privilegien deutschen Kaufleuten gewährt, ohne viel zu fragen, aus welchen Orten sie stammten. Nicht nur Kaufleute aus Städten, sondern auch aus Flecken und Dörfern, namentlich Westfalens, erhoben Anspruch auf den Genuß derselben, den sie gewohnheitsmäßig bisher besessen hatten.[1]) Im Laufe der Zeit trat eine eigenartige Klärung dieser unbestimmten Verhältnisse ein. Unterstützt wurde dieselbe auch dadurch, daß der direkte Verkehr mit dem Ausland sich mehr und mehr in einer Anzahl Städte, namentlich in den an der See gelegenen, konzentrierte, die kleineren Gemeinden überwiegend oder gänzlich nur noch durch deren Vermittlung in Austausch mit dem Auslande blieben.

Bereits die junge Städtehanse stellte als obersten Grundsatz auf, daß nur Bürger von Hansestädten die Privilegien in Anspruch nehmen durften. Hansestadt zu sein, als Mitglied des Bundes der Städte anerkannt zu sein, war nun das Wichtigste. Der Wert der Vergünstigungen, die der Bürger einer Hansestadt genoß, war groß genug, um ein Streben zahlreicher Städte nach Zugehörigkeit zum Bunde zu bewirken. Daß dieselbe mit Opfern verknüpft war, ein Teil der Selbstbestimmung aufgegeben, Pflichten und Lasten übernommen, die hansischen Satzungen verschiedenster Art als verbindlich anerkannt werden mußten, fiel lange Zeit später noch nicht und auch dann nur bei wenigen ernstlich ins Gewicht gegenüber den großen kommerziellen und auch sonstigen Vorteilen, welche die Mitgliedschaft bot.

Bremen wurde auf seinen Antrag 1358, Rügenwalde 1379, Stolp 1382 in die Hanse aufgenommen.[2]) Der Antrag Nymwegens

[1]) Vgl. Band I, S. 53.

[2]) Vgl. Band I S. 51, HR. 1. II n. 190 § 1, 254 § 2, Hans. UB. VIII n. 277.

wurde 1387 Zütfen zur Prüfung überwiesen, ob die von jenem behauptete frühere Zugehörigkeit zur Hanse sich bewahrheite. Die Aufnahme der Stadt erfolgte 1402. Der Herzog von Burgund und die Lede von Flandern wurden davon in Kenntnis gesetzt und um Zulassung der Nymwegener zu den hansischen Privilegien ersucht.[1]) Duisburg, Zwolle und Wesel gelangten 1407 in die Hanse.[2]) Staveren bat 1412 um Aufname und erscheint seitdem als Hansestadt.[3]) Groningen beantragte 1422 und erreichte seine Wiederaufnahme in die Hanse.[4]) Neubrandenburg und Friedland wünschten 1427 durch Stralsunds Fürsprache aufgenommen zu werden.[5])

Der Antrag der englischen Kaufmannschaft um Aufnahme in die Hanse 1379 konnte natürlich nicht berücksichtigt werden, ebensowenig der Antrag des Vogts von Wiborg 1419 um Zulassung der Nordländer zum Kaufmannsrecht in Nowgorod. Aussichtslos war das Gesuch von Konstanz um Mitgenuß der flandrischen Privilegien der Hanse.[6]) Das Gesuch des Brügger Kontors um Zulassung von Lödöse, Ripen und Opslo zum Kaufmannsrecht lehnte die Hanse ab, nur den deutschen Kaufmannschaften dort gestand sie den Genuß desselben zu.[7]) Auch Narwa erreichte die Aufnahme in die Hanse nicht.[8])

Stets eigenartig war die Stellung von Kampen zur Hanse. Es wußte sich einerseits eine große Unabhängigkeit ihr gegenüber zu bewahren, andererseits den Genuß der hansischen Privilegien im

---

[1]) HR. 1. II n. 342 § 14, V n. 87, 114 § 2, VIII n. 1004, Hans. UB. IV n. 899, V n. 560 § 6. Über die auch von anderen betonte „Wiederaufnahme“ vgl. die zutreffende Bemerkung von Stein, Beiträge usw., S. 148 Anm. 6.

[2]) HR. 1. IV n. 51, 52, vgl. wegen der Datierung Stein, Beiträge usw., S. 149 Anm. 2, HR. 1. V n. 339 § 18, 374 § 10, 392 § 17, 19, 393, VIII n. 1058, 1060 § 6, vgl. Hans. UB. V n. 754, 755.

[3]) HR. 1. VI n. 68 A § 53.

[4]) HR. 1. VII n. 550 § 12, vgl. Hans. UB. VI n. 743, HR. 2. V n. 329 § 1. Es hatte im 14. Jh. zur Hanse gehört, vgl. zu 1358 seine Äußerung i. HR. 1. I n. 214, daß seine Bürger in vergangenen Zeiten „int erste weren de ghene, de de duske hanse bigrepen mede to holdene“, vgl. das. IV n. 632 § 11. Im allgem. Schepers, Groningen als Hanzestad.

[5]) HR. 1. VIII n. 284.

[6]) Vgl. Band I S. 52, II S. 242, S. 271.

[7]) HR. 1. V n. 392 § 26. 10.

[8]) Vgl. Band II S. 241. HR. 1. VI n. 459, 460, VIII n. 11, HR. 2. VI n. 356 § 13, Livl. UB. VIII n. 486.

skandinavischen Norden, in Flandern usw. zu sichern. Erst 1441 erlangte es nach mehrfachen Anträgen Zulassung zur Hanse,[1]) bewahrte aber auch jetzt seine Selbständigkeit in der Organisation und Leitung seiner Kaufmannschaft in Norwegen und in der Ostsee.[2]) Im selben Jahr erreichten auch Arnheim, nachdem es sich seit 1380 vergeblich bemüht hatte, und Roermond dasselbe Ziel.[3])

Dagegen waren der Versuch des Brügger Kontors 1422, den Utrechtern den Mitgenuß der hansischen Rechte zu verschaffen, sowie die Bitte Utrechts um Aufnahme in die Hanse 1451 erfolglos.[4]) Und sein Antrag blieb für diesen Zeitraum der letzte.

Bereits in unmittelbarem Anschluß an die Aufnahme von Kampen 1441 und dann erneut 1447 stellten die Hansetage zu Lübeck fest, daß die Zustimmung der Hanse zur Aufnahme einer Stadt eine einmütige sein müsse, und schrieben für künftig reifliche Prüfung vor, ob dieselbe überhaupt „der gemenen hense profitlik wesen mach off nicht.“[5]) Die Aufnahme Kampens war erfolgt trotz der Abneigung verschiedener Bundesstädte dagegen, die, wie die Verbindung Kampens mit den Holländern bald zeigte, sehr berechtigt war.

Wie sich der Umfang des Bundes durch die Aufnahme von Städten veränderte, so auch durch das Ausscheiden anderer. Nordheim begründete 1430 diesen Schritt damit, daß es trotz vieler Bitten von der Hanse keine Unterstützung in seinen Angelegenheiten erhalten habe.[6]) Ebenso sprach sich Berlin-Kölln 1452 aus, nachdem es von seinem kurfürstlichen Herrn der alten Selbständigkeit beraubt worden war, mit dem Zusatz, daß es seine Lage durch ferneres Ausharren bei der Hanse noch mehr gefährde.[7]) Braunsberg und Kulm entzogen sich wegen ihrer Armut in der ersten Hälfte

---

[1]) Vgl. HR. 1. V n. 404, VI n. 400 § 13, VII n. 576, Hans. UB. VI n. 519, HR. 2. I S. 409, II n. 419 § 10, 439 § 4, 25, 18, 445, 453, III n. 410, Hans. UB. IX n. 335.

[2]) HR. 2. VII n. 391 § 20.

[3]) HR. 1. II n. 192 § 19, Hans. UB. IV. n. 664 u. Anm. 2, V n. 394, HR. 2. II n. 439 § 2, vgl. Stein, Beiträge usw., S. 150 Anm. 4.

[4]) Hans. UB. VI n. 456 u. Anm. 2, HR. 2. III n. 709 § 34, Hans. UB. VIII S. 137 Anm. 2.

[5]) HR. 2. II n. 439 § 26, III n. 288 § 69, vgl. IV n. 279.

[6]) HR. 2. I n. 253.

[7]) HR. 2. VII n. 531.

des 15. Jahrhunderts der hansischen Gemeinschaft.[1]) Brandenburg hatte 1476 den Zusammenhang mit dem Bunde verloren.[2]) Breslau verzichtete 1474 aus kommerziellen Gründen auf die weitere Zugehörigkeit zur Hanse.[3]) Halle wurde durch seinen erzbischöflichen Herrn, nachdem er seine Freiheiten vernichtet hatte, 1479 zum Austritt gezwungen.[4]) Diese Städte ließ die Hanse ungehindert fahren. Köln jedoch wurde von ihr 1476 genötigt, sich dem Bunde wieder zu unterwerfen. Den Abfall einer so wichtigen Stadt durfte die Hanse aus Gründen der Selbsterhaltung nicht dulden.

Die oft aufgeworfene Frage nach der Anzahl der Hansestädte ist, wie aus dem eben Angeführten schon ersichtlich, mit Sicherheit nicht zu beantworten. Vollständige Verzeichnisse ihrer Mitglieder sind von der Hanse nicht aufgestellt worden. Sie hielt dies offenbar noch nicht für erforderlich. Das Verlangen des Auslandes nach Nennung ihrer Mitglieder wußte sie stets zu umgehen. Alle Angaben dieser Zeit über die Anzahl der Hansestädte sprechen von etlichen 70.[5]) Das Brügger Kontor gab 1469 als Zahl 72 an mit dem Hinzufügen, daß darin die mittelbar der Hanse zugehörenden Städte nicht einbegriffen seien.[6]) Und diese Bemerkung war durchaus berechtigt. Wo die Hanse selbst einmal in diesem Zeitraum ihre Mitglieder in annähernder Vollständigkeit zusammenfaßte, blieb

---

[1]) Vgl. oben S. 150.

[2]) HR. 2. VII n. 325 § 13. Irrtümlich sagt das Register das. Neubrandenburg.

[3]) HR. 2. VII n. 181 § 5, vgl. VI n. 473.

[4]) Vgl. Herzberg, Der Entwicklungsgang Halles, i. Neujahrsbll. d. hist. Kommiss. d. Prov. Sachsen 15 S. 23.

[5]) So die dänische Chronik in dem König Waldemar Atterdag in den Mund gelegten derben Spottvers: 77; wichtiger ist, daß ein Lübecker Propst um 1380 von 77 großen Hansestädten spricht, Koppmann, seven und seventich hensen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1882 S. 105ff., ebenso 1462 der englische König, HR. 2. V n. 263 § 9. Nowgorod spricht, um die Gesamtheit zu bezeichnen, stets von den 73 Hansestädten, HR. 1. VII n. 304, 569, HR. 2. I n. 288, 587 u. a. Von 72 Hansestädten spricht eine Eingabe englischer Kaufleute an das Parlament 1423, HR. 1. VII n. 592 § 7; ebenso Riga 1425, das. VII n. 831; ebenso Brügge 1487, das. 3. II n. 194, 195. Dagegen hatte Köln ein bestimmtes Interesse, in seinem Streit mit dem Brügger Kontor etliche 80 Städte als Hansestädte angeben zu können. Aber darunter sind solche, die nicht zur Hanse gehörten, Hans. UB. IX n. 625 § 6, 663 §§ 3, 49, vgl. HR. 2. VII n. 389 § 55.

[6]) Hans. UB. IX n. 671 § 2.

die Anzahl derselben in den sechzigern. Die Rangordnung, welche sie 1469 aufstellte, zählt 67 Städte.[1])

An der äußersten Peripherie waren Hansestädte Wisby, Breslau und Krakau,[2]) in Livland Riga, Dorpat und Reval. Binnen Landes aber nahm hier an den gemeinsamen Angelegenheiten, die zum Teil auch wichtige hansische waren, eine Anzahl kleiner Städte teil. In Preußen genossen die Zugehörigkeit zur Hanse die Angehörigen des Ordens und ursprünglich die ganze Bevölkerung des Landes. Doch galten als städtische Mitglieder des Bundes nur Danzig, Elbing, Thorn, Braunsberg, Königsberg und Kulm. Die kleineren preußischen Städte sind mit hansischen Fragen nicht behelligt worden.

Im eigentlichen Pommern waren Hansestädte Stolp, Rügenwalde, Gollnow, Stargard, Kolberg, Stettin, doch auch Treptow.[3]) Auch andere kleine Städte standen hier in Zusammenhang mit dem hansischen Leben. In der Mark waren Hansestädte Frankfurt an der Oder, Berlin-Kölln, Brandenburg. Das Verhältnis anderer kleiner Orte zur Hanse war hier ähnlich wie in Pommern. Dasselbe war der Fall in der Altmark, wo Salzwedel und Stendal Hansestädte und zugleich Vororte der kleinen Städte des Landes waren.

Es folgte die wendische Städtegruppe mit Lübeck, Hamburg, Lüneburg, Wismar, Rostock und Stralsund. Mit letzterer Stadt eng verbunden gehörten ferner zur Hanse Greifswald, Anklam, auch das kleine Demmin.[4]) Andererseits ist dieser Gruppe zuzurechnen die Hansestadt Kiel. Die kleinen mecklenburgischen Städte hatten mit der Hanse nichts zu schaffen.

Groß war die Gruppe der sächsischen Hansestädte. Neben Bremen, Stade, Buxtehude, Goslar, Hildesheim, Hameln, Halberstadt, Quedlinburg, Halle, Aschersleben und Magdeburg zählten zu ihr die Städte der braunschweigischen Lande, Braunschweig, Hannover,

---

[1]) HR. 2. VI n. 185 § 20. Vgl. auch andere Zusammenstellungen, aus früherer Zeit: HR. 1. V n. 392 § 9, VIII n. 712 Eingang u. §§ 18, 27, HR. 2. II n. 440, III n. 649 § 1, 2, 652, aus späterer: das. VI n. 330 Eingang u. Anm. 2,. S. 308 oben, n. 356 Eingang, VII n. 338 Eingang. Vgl. i. allgem. Schäfer, Die Hansest. u. König Waldemar, S. 449 Anm. 1.

[2]) Nicht jedoch Warschau u. Lemberg, die von Danzig einmal als solche bezeichnet wurden, HR. 2. II n. 221 § 7.

[3]) Hans. UB. VIII n. 897, HR. 2. VII n. 181 § 9.

[4]) HR. 2. VII n. 149, 181 § 13.

Ülzen, Göttingen, Einbeck, Helmstedt, Nordheim. Indirekt jedoch hingen noch andere, infolge des engen politisch-territorialen Zusammenhangs mit jenen, auch mit der Hanse zusammen.

Unter den westfälischen Städten standen Münster, Dortmund, Soest, Osnabrück, Paderborn, Minden, Herford, Lemgo voran und galten als wirkliche Hansestädte. Aber damit war die Zugehörigkeit zur Hanse in Westfalen längst nicht erschöpft. Gerade hier erhielt sie sich für eine überaus große Anzahl kleinerer Städte, selbst für ländliche Distrikte während dieser Periode unbestritten. Von den Rheinstädten waren Köln, Wesel, Emmerich,[1]) Nymwegen, Duisburg, Arnheim, Roermond, Tiel, Saltbommel, ferner Kampen, Deventer, Zwolle, Harderwijk, Zütfen, Elborg, Doesborg, sowie Groningen, Staveren, auch Oldenzael[2]) Hansestädte.

Die Summe der hier genannten Städte ist 79. Dabei ist jedoch zu beachten, das Oldenzael, Tiel, Saltbommel, Doesborg, Demmin, Treptow, Gollnow nicht als vollwertige Hansestädte angesehen werden können. Diese abgerechnet, erhalten wir dieselbe Anzahl, die das Brügger Kontor angab und die auch sonst angenommen wurde, 72. Und an dieser, weil sie alle wichtigeren umfaßt, dürfen auch wir deshalb festhalten.[3])

Aus obiger Zusammenstellung gingen bereits zwei weitere Tatsachen hervor, daß die Hansestädte meist gruppiert waren und daß sie zu scheiden sind in direkte und indirekte, oder unmittelbare und mittelbare. Jene umfaßten die eben genannten. Diese standen nur durch deren Vermittelung in Zusammenhang mit dem Bunde und waren für ihn nur tätig im landschaftlichen Rahmen ihrer Gruppen.[4]) Die Gruppenbildung hat ihre Erklärung in erster Linie in den territorialpolitischen Verhältnissen. Es waren zumeist die unter derselben Landesherrschaft stehenden Städte, die sich vereinigten. Wie sie ihrer Herrschaft gegenüber gleichartige politische Ziele hatten, besaßen und pflegten sie auch gemeinsame wirtschaftliche Interessen und waren dadurch besondere Gruppen auch innerhalb der Hanse. Zum Teil erst im Laufe des 15. Jahrhunderts

[1]) HR. 1. VIII n. 712 § 18, Hans. UB. VIII n. 863.

[2]) HR. 2. VII n. 149.

[3]) Vgl. oben S. 300 Anm. 5. Die obige Zusammenstellung ist unabhängig von einem bestimmten Zeitpunkt gemacht.

[4]) Diese Scheidung macht bereits Sartorius, Gesch. des hanseatischen Bundes, II S. 124 ff., jedoch mit vielen Unrichtigkeiten.

bildete sich eine Organisation innerhalb dieser Gruppen, der untersten Stufe der hansestädtischen Organisation, heraus. Ihren exakten Abschluß hat dieselbe, wie überhaupt die Formen des hansischen Bundeslebens selbst, erst im 16. Jahrhundert erhalten.

Zur livländischen Städtegruppe gehörten während des hier behandelten Zeitraums außer den schon genannten großen Städten, in deren Mauern sich der Außenhandel des Landes abspielte, die kleinen Landstädte Pernau, Fellin, Wenden, Kokenhusen, Lemsal, Wolmar, Windau, Goldingen und Roop. Zum erstenmal nachweisbar 1350 beschäftigte sich ein livländischer Städtetag mit hansischen Angelegenheiten.[1]) Seitdem waren diese Versammlungen, die gern im Januar oder Februar jedes Jahres abgehalten wurden, ständige Einrichtungen, und die kleinen Städte des Landes beteiligten sich auf ihnen eifrig am hansischen Leben.

In Preußen dagegen blieben die kleinen Städte auch von dem mittelbaren Zusammenhang mit der Hanse durch die sechs großen ausgeschlossen. Diese allein berieten über die hansischen Angelegenheiten auf ihren Tagfahrten, deren Bestehen sich seit 1375 erkennen läßt. 1402 mußte der Hochmeister sogar Königsberg, Kulm und Braunsberg gegen die Versuche der drei größeren in Schutz nehmen, die auch jene von diesen Tagfahrten ausschließen wollten.[2]) Erst der Ordenskrieg hat dann 1454 die politische Zusammengehörigkeit der preußischen Städte vernichtet. Königsberg war nun auf sich gestellt, und in dem nun polnischen Preußen war Danzig die einzige Stadt, die noch direkt an den hansischen Auslandsfragen beteiligt war. Aber schon 1428 war wegen seiner besonders engen Verbindung mit der Hanse von den preußischen Städten die alte historische Rangordnung, die Kulm und Thorn die Leitung der Gruppe zuerkannte, aufgehoben und Danzig die Vorortschaft übertragen worden.[3])

In Hinterpommern bildeten die Städte des Herzogtums Pommern und des Bistums Kamin auch in hansischen Fragen eine Interessengemeinschaft. Noch in den sechziger Jahren des 14. Jahrhunderts wurden von der Hanse die kleinen pommerschen und mecklen-

---

[1]) Stavenhagen, Die Anfänge des livl. Städtebundes, i. Balt. Monatsschr. 1901 S. 52.

[2]) HR. 1. V n. 89 § 1.

[3]) HR. 1. VIII n. 395 § 6.

burgischen Städte, deren Bürger auch auf Schonen verkehrten, Grevismühlen, Ribnitz, Wolgast, Wollin, Kamin, Greifenberg, sowie Treptow a. R., Rügenwalde und Stolp nicht als Hansestädte gerechnet.[1]) Für die letztgenannten drei änderte sich dies später. Aber auch die anderen kleinen Städte zog die Hanse zu Lasten heran, wenn die von ihr geplanten Veranstaltungen, wie Seebefriedungen, auch ihrem Seeverkehr förderlich waren. Kolberg als Vorort und bedeutendster Platz unter den Städten „jenseits der Swine" vermittelte diese Beziehungen, entbot sie deswegen zu Tagfahrten.[2]) 1432 berieten die Städte „in Stolper Landen" zu Kolberg von sich aus über Verkehrsfragen der Lande. Zu Belgard vereinigte 1452 eine Tagfahrt Stargard, Wollin, Greifenberg, Treptow, Kamin, Belgard und Stolp als Vertreter der „meynen pamerschen stede".[3])

In Vorpommern bedingten territorialpolitische, dann auch kommerzielle gleiche Interessen die enge Verbindung zwischen Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin. In wirtschaftlichen Fragen, z. B. Münzsachen, hatten einerseits Rostock, andererseits Stettin Anschluß an diese Gruppe.[4]) Vorort derselben war Stralsund, und dadurch stand sie in enger Fühlung mit derjenigen der wendischen Städte. Außer den besonderen Tagfahrten beider Gruppen der pommerschen Städte unter sich fanden gelegentlich auch beiden gemeinschaftliche Städtetage in hansischen Angelegenheiten statt.[5])

Auch die märkischen Hansestädte versammelten sich, jedoch selten, zur Beratung hansischer Fragen.[6]) Außer ihnen standen mittelbar, durch territorialpolitische Aufgaben mit ihnen verbunden, Prenzlau, Pasewalk, Angermünde, Perleberg u. a. in Beziehungen zur Hanse.[7])

---

[1]) HR. 1. I n. 280 § 4, 287 § 9, 296 § 9, 374 § 9, 376 § 15.

[2]) HR. 1. IV n. 207, 570 § 23, vgl. HR. 2. I n. 479.

[3]) HR. 2. I S. 103, n. 152, IV n. 115.

[4]) HR. 2. III S. 345.

[5]) So 1416 „up der Zwyne", HR. 1. VI n. 329; 1417 in Greifswald, wo vertreten waren Greifswald, Stralsund, Anklam, Demmin, Stettin und „de pomerschen stede", das. VIII n. 1083.

[6]) HR. 2. I S. 174, n. 269.

[7]) Vgl. auch Krüner, Berlin als Mitglied der deutschen Hanse, Wiss. Beil. z. Progr. d. Falk-Realgymnas. zu Berlin, 1897.

Tätiger war die Beteiligung der altmärkischen Städte am hansischen Leben. Ihre Organisation war besser, ihr Zusammenleben in Landschaftsfragen reger. Ein Bund umschloß sie, zu dem Seehausen, Gardelegen, Tangermünde, Osterburg, Werben und Arneburg außer den Vororten Salzwedel und Stendal gehörten. Diese beiden als Hansestädte vermittelten die Beziehungen zwischen ihren Beistädten und der Hanse.[1])

Die große Verbindung der sächsischen Städte, die zusammen mit den altmärkischen gelegentlich von der Hanse als die Städte jenseits der Heide, die „overheidesschen stede", zusammengefaßt wurden,[2]) ist aus verschiedenen kleineren Teilverbindungen im 14. Jahrhundert zusammengewachsen. Territorialpolitische Ursachen gemeinsamen Schutzes gegen die fürstlichen Mächte führten zur Ausbildung dieser und gaben auch den letzten Anstoß zum Abschluß der umfassenden Einigung unter ihnen, die zum erstenmal in dem Bund vom 13. Juli 1384 erfolgte. Aber auch territoriale Münzvereinigungen und kommerzielle Fragen des größeren hansischen Zusammenhangs bereiteten die Entstehung dieses Bundes vor.[3]) Ununterbrochen, stets erneuert hat er seitdem über hundert Jahre lang die sächsischen Städte vereinigt. Die Zahl seiner Mitglieder hat gewechselt. Auch die kleinen Städte Osterode, Duderstadt, Heiligenstadt, nach Süden zu auch Erfurt, Mühlhausen, Nordhausen, selbst Merseburg und Alfeld[4]) traten in engere Verbindung mit dem eigentlichen hansischen Kern des sächsischen Bündnisses, ohne jedoch jemals von der Hanse als Mitglieder ihrer eigenen Verbindung berücksichtigt zu werden. Seine Vororte waren auch der Hanse gegenüber Magdeburg und Braunschweig, dieses für die nördlich und westlich, jenes für die östlich und südlich des Harzes gelegenen Städte.[5]) Waren auch die Zwecke dieses Bundes in erster Linie solche der Territorialpolitik und des Verkehrsfriedens im eigenen Gebiet, so ist er doch zugleich die Grundlage gewesen, auf der die sächsischen Städte ihre alte Kulturgemeinschaft

[1]) HR. 2. I n. 244, S. 422, VI n. 437 § 21, VII n. 250 § 9.

[2]) Vgl. HR. 2. VII n. 250 § 9, 251.

[3]) Vgl. Hänselmann, Die Anfänge des sächs. Städtebundes, i. Städtechroniken VI S. 460ff., derselbe, Braunschweig in seinen Beziehungen zu den Harz- und Seegebieten, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1873, bes. S. 33ff.

[4]) Vgl. HR. 1. VIII n. 159 § 1.

[5]) HR. 2. VI n. 437 § 21, 563, VII n. 92, HR. 3. I n. 164, 197, 203.

weitergepflegt und am hansischen Leben in wichtiger Weise sich mitbetätigt haben.

Besonders merkwürdige Verhältnisse zeigt die Organisation der Hanse in Westfalen. Deutlicher als anderswo tritt hier die Scheidung zwischen direkten und indirekten Hansestädten entgegen. Jedoch erst 1469 erfahren wir zum erstenmal davon wie von westfälischen Städtetagen in hansischen Angelegenheiten überhaupt. Die politische Zerteilung Westfalens war nicht minder stark als diejenige im Gebiet des sächsischen Städtebundes. Aber im Gegensatz zu diesem kam es zu größeren Vereinigungen westfälischer Städte zu territorialpolitischen Zwecken nicht. Im April 1469 wandte sich der Hansetag an die westfälischen „hovedstede" mit der Aufforderung, innerhalb ihres Bezirks die kleinen Städte zu versammeln, von ihnen unter Androhung ihres Ausschlusses aus der Hanse die Befolgung der hansischen Ordonnanz gegen die englischen Tuche zu fordern und das Ergebnis ihrer Beratungen mit ihnen mitzuteilen. Dieselbe Weisung erging an die süderseeischen Städte für ihren Bezirk.[1])

Die Hauptstädte waren Münster, Soest, Dortmund und Osnabrück, doch nicht ganz gleichwertig. Denn 1478 wurden als eigentliche Vororte von der Hanse angesehen nur Dortmund und Münster: Dortmund setzte sich dann mit Soest, Münster mit Osnabrück und Paderborn in Verbindung usw.[2]) Soest wiederum war Vorort von Rüthen, Werl, Attendorn, Arnsberg, Lippstadt. Außerdem standen Lemgo und Geseke, wahrscheinlich auch Brilon unter Soests Leitung.[3]) Es waren Städte, die direkt am Auslandshandel der Hanse nicht mehr oder nur in verschwindendem Maße noch beteiligt waren, für den Einkauf und Absatz ihrer Erzeugnisse Soest und Dortmund aufsuchten,[4]) gleichwohl nun eifrig erklärten, der Hanse nicht verlustig gehen zu wollen.

Doch die Anzahl der westfälischen Hansestädte zweiten und dritten Grades war erheblich umfassender. 1470 richtete die Hanse ein Schreiben an Koesfeld, Dülmen, Haltern, Bocholt, Borcken, Werne, Beckum, Ahlen, Warendorf, Telgte, Rheine, Meppen,

[1]) HR. 2. VI n. 184 § 67, vgl. auch n. 158.

[2]) Vgl. vor. Anm. u. HR. 2. VI n. 437 § 21, auch bereits HR. 1. I n. 418. HR. 3. I n. 161, 163.

[3]) HR. 2. VI S. 211, n. 239—242, 245, 246, 344, VII n. 399.

[4]) HR. 2. VI n. 343, VII n. 14.

Haselünne, Friesoythe, Ahaus, Billerbeck, Vreden und Borghorst.[1]) Dies waren die kleinen Städte des Stiftes Münster. Wahrscheinlich stand zu ihnen die Stadt Münster in demselben Verhältnis wie Soest zu den zuvor genannten. Wieder als eine besondere Gruppe der mittelbaren westfälischen Hansestädte werden Hamm, Kamen, Unna, Schwerte, Bochum, Lünen anzusehen sein, auch wohl Brekerfeld in der Grafschaft Mark. Ihr Haupt dürfte Dortmund gewesen sein.[2]) Über die Stellung von Paderborn und die Vorortschaft von Osnabrück erfahren wir für diese Zeit nichts näheres weiter.[3])

Auch im rheinischen Gebiet ergab die territoriale Ausbildung die Gruppierung unter den Städten. Es waren hier die klevischen mit Wesel, die geldrischen mit Nymwegen, Arnheim, Zütfen, Harderwijk, die stiftutrechtschen mit Deventer, Kampen, Zwolle an ihrer Spitze. Aber nicht nur erledigte jede Gruppe unter sich die hansischen Angelegenheiten, sondern gern vereinigten sich namentlich die geldrischen und stiftutrechtschen zu gemeinsamen Tagfahrten, so schon 1369 zu Becbergen, anläßlich der hansisch-dänischen Frage.[4]) Unter den geldrischen Städten entwickelte Nymwegen eine Vorortstellung. Unter den stiftutrechtschen nahm Deventer von Anfang an eine solche ein. Oft gab es auch den geldrischen die Anregung zum gemeinsamen Zusammentreten und hatte auch auf diesen Tagfahrten die leitende Rolle.

Vereinigt bildeten beide Verbindungen die Gruppe der süderseeischen Städte. Noch vor der Mitte des 15. Jahrhunderts wurde für ihre gemeinsamen Tagfahrten der beliebteste Versammlungspunkt „ene gewoentlike maelstad". Apeldoorn. Neben den wirklichen Hansestädten nahmen an diesen auch kleinere Städte teil, von ihnen als „vrunde van der henze" einmal bezeichnet.[5]) Das waren

[1]) HR. 2. VI n. 334.

[2]) HR. 2. VII n. 371, VI n. 267. Das in ersterer Urkunde mitgenannte Löhne kann der räumlichen Entfernung halber nicht zu dieser Gruppe gezogen werden.

[3]) Über die sehr ins einzelne durchgebildete Organisation der Hanse in Westfalen in späterer Zeit vgl. Niehus, Die Organisation der Hanse in Westfalen, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1879 S. 55ff., vgl. auch Schäfer, Die deutsche Hanse, 1903, S. 38.

[4]) HR. 1. III n. 297 § 17.

[5]) HR. 2. VI n. 158, vgl. 184 § 67, 664.

Hindelopen, Workum,[1]) wohl auch Bolswarden, Doetinchem, Hasselt u. a. Beide Gruppen faßten 1447 gemeinsam den Beschluß, zur Erledigung der zahlreichen hansischen Fragen und zur Förderung ihrer kommerziellen Angelegenheiten künftig einmal jährlich zwischen Ostern und Pfingsten zusammenzukommen, eine Sitte, die ebenso beim sächsischen Städtebund schon seit 1426 bestand.[2]) Die süderseeischen Tagfahrten, die noch am Ausgang des 14. Jahrhunderts lebhaft gewesen, dann in Verfall geraten waren, wurden nun wieder aufgefrischt.[3]) Sie übten bei besonderen Anlässen eine anziehende Kraft aus einerseits auf die friesischen und klevischen, selbst auf westfälische Hansestädte.[4]) Andererseits trat Köln aus seinerzeit erörterten Gründen ihnen nahe und suchte, wiewohl vergeblich, einen leitenden Einfluß auf die ganzen rheinischen und westfälischen Städtegruppen zu gewinnen.

Über den direkten und indirekten Hansestädten und den natürlichen Gruppen, zu denen die meisten von ihnen gehörten, erscheinen zusammenfassende größere Einheiten der Organisation der Hanse. Es waren von vornherein feststehend für diese Periode die drei Drittel, jedes in zwei Sechstel gegliedert, das lübisch-sächsische Drittel, wozu einerseits die wendischen und pommerschen, andererseits die sächsischen, altmärkischen und märkischen Städte gerechnet wurden, das preußisch-westfälische Drittel, wobei im westfälischen Sechstel auch die gesamten rheinischen Städte mitinbegriffen waren, und das gotländisch-livländische Drittel. Diese Einteilung war entlehnt vom Brügger Kontor der Hanse, wo sie historisch erwachsen war. Übertragen auf die Städte bedeutete sie auch nur etwas im Verhältnis derselben zu Flandern und zu den Gebieten, welche in den Bereich jenes Kontors fielen.[5]) Sie erlangte keine Bedeutung für das Verhältnis der Hanse zu England oder Nowgorod oder zum Norden. In diesen Handelsgebieten war die Gruppierung der Städte eine andere.[6]) Jedoch brachte es die

[1]) HR. 1. IV S. 327.

[2]) Hans. UB. VI n. 624 § 7.

[3]) HR. 2. III n. 413 § 1, 3, IV n. 33, 40, 84, 90 § 2—4, 6, 99, V n. 572, VI n. 663, vgl. v. d. Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1874 S. L.

[4]) Vgl. z. B. HR. 2. III S. 337 Anm. 1, n. 609 § 2, IV S. 20.

[5]) Vgl. z. B. HR. 1. VI n. 397 § 23, Hans. UB. IX n. 343, 671 § 2.

[6]) Auch bei den Tohopesaten ist von Dritteln die Rede, so z. B. HR. 2. III n. 652: ein wendisches, sächsisches, rheinisch-westfälisches Drittel. Vgl.

überlegene Wichtigkeit, die das niederländische Handelsgebiet für die gesamte Hanse besaß, mit sich, daß jene Einteilung den Schein einer Allgemeingültigkeit erlangen konnte. Eine für alle Verhältnisse und Beziehungen der Hanse gültige Gliederung des Bundes hat es in dieser Periode nicht gegeben. Diese abschließende obere Organisation gehört ebenfalls erst der folgenden an.

Was die Vororte in den einzelnen Städtegruppen für diese, waren die wendischen Städte, im besonderen Lübeck für die gesamte Hanse, die Zentralstelle, von wo aus die Politik und die Geschäfte des Bundes geleitet wurden. Dies war schon vor 1418 das Übliche gewesen, ehe der Hansetag ihnen offiziell die permanente Geschäftsführung der Hanse übertrug und ihnen dafür den Beistand der Gesamtheit versprach.[1]) Sie waren die Kerngruppe mit den intensivsten und am weitesten verzweigten Interessen, Lübeck im besonderen das eigentliche Zentrum des hansischen Nervensystems.

Die Führung der Bundesgeschäfte war keine leichte, meist auch keine angenehme Aufgabe. Die Entschädigung bestand in dem großen Einfluß, den die mit ihr beauftragten Städte auf den Gang der hansischen Politik besaßen. Sie hatten die allgemeinen Tagfahrten auszuschreiben,[2]) die Korrespondenz namens der Gesamtheit mit den Mächten zu führen usw., die Ausführung der Hansetagsbeschlüsse einzuleiten und zu überwachen. An sie wandten sich das Ausland, die Kontore, die einzelnen Städte oder Gruppen des Bundes mit ihren Klagen, Forderungen, Wünschen. Sie berieten die hansischen Angelegenheiten auf ihren besonderen Tagfahrten in vorbereitenden oder abschließenden Verhandlungen. Sie hatten vor allem die oft undankbare Aufgabe, die Lauheit der einzelnen Städte den allgemeinen Fragen gegenüber zu überwinden und sie zur Mitarbeit und Teilnahme am Bundesleben anzuregen. Oft bestimmte Lübeck die hansische Politik auch ohne Befragung der

---

hiergegen Sattler, Das westfälisch-preußische Drittel der Hanse, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1879 S. 69 ff., dazu Koppmann daselbst S. 75 ff., sowie Schäfer daselbst Jg. 1880/81 S. 140 f.

[1]) HR. 1. VI n. 556 A § 87, vgl. Hans. UB. IX n. 61. Siehe Band I S. 193.

[2]) Gewöhnlich besorgte dies Lübeck. Die Ansetzung derselben erfolgte entweder aus eigener Initiative Lübecks und der wendischen Städte, oder auf Antrag anderer Gruppen oder im Auftrage des letzten Hansetags, der den Termin des nächsten schon gelegentlich beschloß, öfter auch selbst die Einladungsschreiben bereits ausgehen ließ.

anderen. Die preußischen Städte erhoben 1441 heftigen Widerspruch dagegen, und der Hansetag 1447 erneuerte das Statut von 1418 über die Geschäftsführung des Bundes.[1])

Der überaus heftige Widerstand, der sich von seiten Kölns, aber auch sächsischer und anderer Städte in den sechziger Jahren gegen die Geschäftsführung Lübecks erhob, veranlaßte dieses, auf dem Hansetag im August 1470 sein Amt förmlich niederzulegen. Wenn dieser der Wirkungen gedachte, die der Aufstand in Lübeck 1408ff. für das Bundesleben gehabt hatte, und der mißglückten Versuche, die Köln in Verbindung mit den westlichen und den preußischen Hansestädten in den fünfziger und sechziger Jahren gemacht hatte, um Lübeck und seine Politik zu überflügeln, so konnte er nicht in Zweifel sein, was er zu tun habe. Er bat Lübeck, seinen bisherigen Platz in der Hanse wieder einzunehmen, und stimmte bedingt den von Lübeck ergriffenen Maßregeln zu. Lübeck ließ sich daran genügen. Die Versammlung bestätigte abermals das Statut von 1418.[2])

Ein bedeutend engeres Verhältnis als mit irgendeiner Landesherrschaft verband die Hanse mit dem deutschen Orden in Preußen. Sein im 14. Jahrhundert stark zunehmender Eigenhandel hatte diese Verbindung hergestellt. Gleiche kommerzielle Interessen im Auslande waren die Grundlage derselben. Aber die Hanse pflegte die Freundschaft mit dem Orden auch deshalb, weil er in viel umfassenderem Maße Oberherr seiner Städte war, als andere deutsche Fürsten über die ihrigen. Außerdem war bei der Durchführung ihrer Handelspolitik im Auslande die Unterstützung eines so angesehenen Staatswesens, wie der Orden war, eine nicht zu unterschätzende Förderung für sie, der sie sich ja auch oft genug bediente. Die Beteiligung des Ordens an der hansischen Politik war dauernd sehr rege.

Unter solchen Umständen kann es kaum wundernehmen, wenn der Hochmeister zusammen mit den Hansestädten vom Brügger Kontor als seine „översten“ bezeichnet wurde, wenn er den preußischen Städten und dem Orden und sich selbst als „en hovet der hense“ und ein Beschirmer derselben erschien.[3]) Die englische

[1]) HR. 2. II n. 434 § 16, 46, III n. 288 § 57, vgl. V n. 800 § 5.

[2]) HR. 2. VI n. 356 §§ 107—110, 126. Vgl. Band I S. 193, II S. 29, 38, 100.

[3]) HR. 1. V n. 390, HR. 2. III n. 504 § 13, 711 § 3, 728. Eine Erinne-

Regierung erklärte ihn geradezu für den Herrn der Hanse. Sie wußte mit der eigentümlichen Form und Organisation dieser nie recht etwas anzufangen und machte sie für sich zu einem staatsrechtlich gültigen Gebilde dadurch, daß sie ihr ein Oberhaupt zuschrieb. Überdies besaßen die Verkehrsbeziehungen zu Preußen für England die größte Wichtigkeit.[1]) An dieser Auffassung von der Stellung des Hochmeisters konnte die englische Regierung nach dem Zusammenbruch des Ordens nicht mehr festhalten. Der Polenkönig hatte, wie sie bemerkte, mit der Hanse keinen Zusammenhang. Später wurde der König von Dänemark englischerseits für einen Herrn der Hanse ausgegeben. Die Verbindung zwischen beiden war allerdings um 1470 sehr eng, freilich alles andere eher als eine Herrschaft des Königs über die Hanse.[2]) Die Hanse selbst erkannte weder den Hochmeister noch einen anderen Fürsten jemals als ihr Haupt an.[3])

Der Abschluß der Organisation der Hanse, die höchste Instanz für ihre städtischen und persönlichen Mitglieder, für deren Angelegenheiten, wie für die der Gesamtheit, gleichviel welchen Charakters dieselben waren, die offizielle Leitung der inneren und äußeren Politik des Bundes, das waren die Hansetage, d. h. diejenigen Versammlungen der Städte, welche die Gesamtheit des Bundes repräsentierten.

Als Hansetage, wenn man das Flandern gegenüber bestehende Einteilungsprinzip der Hanse in Drittel zugrunde legt,[4]) können streng genommen nur die gelten, welche alle drei Drittel vertreten zeigen, jedes mindestens in einem Sechstel. Solcher Tage fanden zwischen den fünfziger Jahren des 14. und den achtziger Jahren des 15. Jahrhunderts im ganzen 43 statt. Davon fallen auf die ersten 37 Jahre von 1363, wo der erste derselben gehalten wurde,[5]) bis

rung an diese angebl. Stellung des Hochmeisters aus späterer Zeit vgl. das. VII n. 235.

[1]) HR. 2. III n. 561, 647.

[2]) HR. 2. VII n. 338 § 13.

[3]) In den sechziger Jahren des 15. Jhs. erklärten sich Lübeck u. Bremen für Mitstifter des Ordens, auch dieser selbst nannte sie so, als er ins Unglück geriet, HR. 2. V n. 410, 448, 462, vgl. Lüb. UB. X n. 216, Rynesberch-Schene i. Brem. Gesch. Qu., S. 62.

[4]) Berechtigt, weil an keinem anderen Verkehrsgebiet die Hansestädte in solcher Vollständigkeit interessiert waren.

[5]) Besandt von wendischen, livländischen, preußischen Städten u. Wisby.

1400 nicht weniger als 24, auf die nächsten 40 Jahre nur 12 und auf die folgenden mehr als 40 Jahre sogar nur 7. Diese Zahlen reden in mancher Richtung eine deutliche Sprache. Der nächste Hansetag nach 1476 fand erst im Mai 1487 statt, doch war diese lange Pause wohl mindestens ebensosehr die Folge der glücklichen Abschlüsse, welche die Hanse bis 1476 mit dem Ausland und im Innern erzielt hatte. Brügge aber war 1487 der Ansicht, daß Hansetage sogar nur alle 20—30 Jahre abgehalten zu werden pflegten.[1])

Rechnen wir dazu noch als Tagfahrten allgemeineren Charakters diejenigen, bei denen drei Sechstel, also in jedem Fall zwei Drittel vertreten waren, so wird auch dadurch das gewonnene Bild nicht wesentlich verändert.[2]) Es zeigt, daß in den ersten etwa 40 Jahren der Städtehanse das Interesse an den verschiedenen Aufgaben innerhalb des neuen Bundes am größten war. Die Angelegenheiten des nordischen Verkehrsgebiets, die vor 1400 der Hauptgrund der vielen Tagfahrten gewesen waren, wurden mehr und mehr seitdem von den wendischen Städten auf ihren besonderen Versammlungen erledigt. Die anderen Hansestädte verloren das Interesse daran, da auch ihr Handel mehr und mehr aus Bergen und Schonen zurückwich. Die Angelegenheiten Nowgorods wurden in wachsendem Maß von den livländischen Städten in den Bereich ihrer Tagfahrten gezogen.

Von den 43 großen Hansetagen fanden 35, von den insgesamt 67 hansischen Tagfahrten 50 in Lübeck statt. Das Schwergewicht dieser Stadt in allen Fragen hansischen Charakters und ihre günstige geographische Lage inmitten des Gebiets der hansischen Ausbreitung brachten dies mit sich. Besonders nach 1400 trat die Bevorzugung Lübecks bei Abhaltung hansischer Versammlungen immer mehr hervor. Aber weder die preußischen noch die sächsischen Städte waren damit immer zufrieden.[3])

[1]) HR. 3. II S. 93, n. 194.

[2]) Deren sind von 1358, wo die erste derartige Tagfahrt, besandt von wendischen, sächsischen u. preußischen Städten, stattfand, bis 1400 12, 1401 bis 1440 2, 1441—1476 10.

[3]) Nächstdem hat Stralsund mit 10 solchen Tagfahrten die größte Anzahl aufzuweisen. Damit kam die Hanse preußischen Wünschen nach einer größeren Nähe des Versammlungsorts entgegen. Es folgten Hamburg mit 3, Bremen mit 2, Lüneburg u. Köln mit je einer. Vgl. übrigens Band I S. 161 Anm. 2.

Einen feststehenden Zeitpunkt für diese allgemeinen Versammlungen gab es nicht. Doch entfällt der größte Teil der eigentlichen Hansetage auf die Monate Mai und Juni, also die Zeit um Pfingsten. Der Hansetag zu Lübeck im Januar 1430 beschloß allerdings in dem Wunsche, das Bundesleben, den Zusammenhang zwischen den Städten zu fördern, daß außer in dringenden Fällen alle drei Jahre zu Pfingsten Hansetage stattfinden und die Städte jedesmal rechtzeitig durch Lübeck von der Örtlichkeit in Kenntnis gesetzt werden sollten.[1]) Aber zur Einrichtung periodischer hansischer Zusammenkünfte kam es nicht. Wohl aber bestanden solche bei verschiedenen Gruppen.[2]) Und auch durch dies Beispiel mochte die Hanse zu jenem Plan angeregt worden sein.

Fast immer waren die hansischen Tagfahrten nur von einer verhältnismäßig geringen Anzahl Hansestädte besucht, zwei Drittel derselben von durchschnittlich nicht mehr als 10—20. Mehr als 30 Städte weisen nur die Versammlungen zu Lübeck 1418 mit 32, 1430 mit 31, 1441 mit 33 und 1447 mit 39 Städten auf.

Nicht selten war es ein buntes Bild, das die hansischen Versammlungen boten. Gesandtschaften fremder Mächte fanden sich ein, auch Könige und Fürsten in Person. Den speziellen Beratungen der Städteboten wohnten diese Fremden natürlich nicht bei. Die Boten des Ordens wurden zwar aus guten Gründen gelitten, aber in den Eingängen der Rezesse unter den Teilnehmern nicht aufgeführt. Einen Vorrang wollten ihnen die Städte nicht zugestehen. Und dies war mehr als eine Äußerlichkeit.

Zahlreich waren Streitigkeiten um den Vorrang auch zwischen Hansestädten. Nicht selten mußten die Tagfahrten Stellung dazu nehmen und eine Entscheidung treffen. Es sprach frischer und selbstbewußter Lokalpatriotismus daraus, sei es, daß der gewöhnliche Bürger seine Stadt für die schönste und geehrteste erklärte und jeden herausforderte, der daran zu zweifeln wagte,[3]) sei es, daß er eifersüchtig darüber wachte, ob seiner oder einer anderen Stadt durch hochgestellte Persönlichkeiten mehr Ehre widerfuhr,[4]) sei es, daß

[1]) HR. 1. VIII n. 712 § 13.

[2]) Vgl. oben S. 303, 304, 308.

[3]) Vgl. Chronik des Rynesberch-Schene, Brem. Gesch. Qu. S. 75ff., vgl. Schäfer, Die Hansestädte u. König Waldemar, S. 242.

[4]) Vgl. anläßlich des Besuchs Karls IV. Wismar u. Lübeck: Chron. des Heinr. von Baalsee i. Meckl. Jbb. 43 S. 169ff., Detmar i. Städtechron. 19 S. 551f.

die Ratsboten auf den Hansetagen für ihre Heimat den Vorrang vor denen bestimmter anderer Städte oder gar vor allen in der Reihenfolge der Plätze beanspruchten. Das letztere zu tun wurde Köln während dieses ganzen Zeitraumes nicht müde. Es unterstützte seine Ansprüche, daß ihm auf den Reichstagen der Vorsitz zustand.[1]) Innerhalb der Hanse aber hatte es mit diesen keinen Erfolg. Lübeck gab den ersten Platz nicht an Köln ab.[2])

In Bremen billigte man nicht nur Kölns Ansprüche, sondern begehrte nächst Köln den Vortritt ebenfalls vor Lübeck. Man fand sich mit Lübecks Vorrang dann ab, weil ihm die Bundesverwaltung durch die Gnade der Städte übertragen sei.[3]) Während Köln nächst Lübeck unbestritten die geehrteste Stellung besaß, stritten um den dritten Platz Bremen und Hamburg. Die erzbischöfliche altberühmte Stadt beanspruchte den Vorrang vor der simpeln holsteinischen Landstadt.[4]) Die Hanse aber umging die wirkliche Entscheidung dieser wie zahlreicher anderer derartiger Zwiste dadurch, daß sie im Laufe des 15. Jahrhunderts eine zweiseitige Rangordnung der Plätze rechts und links von der Bundeshauptstadt ab ausbildete.[5]) Nach dieser wurde die Reihe rechts von Lübeck eröffnet von Köln und Bremen, links von Hamburg. Jedenfalls waren diese 4 Städte auch in der Meinung des Auslands die ersten und vornehmsten Hansestädte.[6])

Aber nicht nur innerhalb der Hanse und auf deren Tagfahrten, auch in den Gruppen wurde eine bestimmte Rangordnung der

[1]) Anscheinend setzte es denselben Aachen gegenüber 1454 auf dem Reichstag zu Regensburg durch, Keussen, Die politische Stellung der Reichsstädte usw. S. 54 u. 55 Anm. 3, sowie 1471 auch Lübeck gegenüber auf dem Reichstag zu Regensburg, HR. 2 VI n. 535. Doch begegnete diese Nachricht in den Hansestädten Zweifeln.

[2]) HR. 1. IV n. 38 § 23, HR. 2. II n. 37, III n. 288 § 29, 627 § 9, Hans. UB. VIII n. 47 § 15, HR. 2. IV n. 364, V n. 175, Hans. UB. IX n. 537 § 13; auch noch über diesen Zeitraum hinaus, vgl. HR. 3. II n. 496 § 128ff. usw.

[3]) Chronik des Rynesberch-Schene, Brem. Gesch. Qu., S. 75ff. 119ff.

[4]) Chron. d. Rynesberch-Schene a. a. O. S. 118ff., HR. 1. II n. 190, VI n. 556 § 82, 601.

[5]) Zuerst erwogen vom Lüneburger Hansetag 1412, HR. 1. VI n. 68 A § 1, erster Versuch einer Durchführung vom Hansetag zu Rostock-Lübeck 1417, HR. 1. VI n. 397, eine feste Liste für 67 Hansestädte aufgestellt vom Hansetag zu Lübeck 1469, HR. 2. VI n. 185 § 20.

[6]) Vgl. z. B. Hans. UB. VIII n. 659 b. § 2.

zugehörigen Städte innegehalten oder ausgebildet.[1]) Und 1399 verlangten die preußischen Städte von Lübeck eine Rangordnung der schonischen Vögte und für ihren Beamten dort den dritten Platz nächst Lübeck und Stralsund.[2]) Auch in anderen Richtungen hielten die einzelnen Städte darauf, daß ihnen an öffentlichen Ehren jederzeit zuerkannt wurde, was ihnen gebührte.

Die Einladungsschreiben zu Hansetagen sollten sich an alle, nicht bloß an einzelne Städte einer Gruppe richten,[3]) außer wenn es sich um Ausschußtagfahrten handelte, zu denen nur die wichtigen Städte entboten wurden.[4]) Sie mußten die Verhandlungsgegenstände der bevorstehenden Tagfahrt aufzählen; Beschlüsse über andere Dinge liefen Gefahr, nachträglich von den Städten als ungültig verworfen zu werden.[5]) Nützlich war es und gern gesehen namentlich von den dem hansischen Zentrum fernliegenden Städtegruppen, daß die Ladungen möglichst zeitig erfolgten; ein Vierteljahr vorher, verlangten einmal die preußischen Städte von Lübeck.[6]) Denn abgesehen von der weiten Reise pflegten die Gruppen sich über die Besendung, ihre Stellung zur Tagesordnung des Hansetages, die Instruierung ihrer Boten auf besonderen vorberatenden Tagfahrten schlüssig zu machen.

Die eingeladenen Städte hatten die Pflicht, die Tagfahrten zu besenden, außer wenn sie durch dringende Not daran verhindert waren. Solche konnte natürlich eintreten. Viel häufiger aber wurden Vorwände gesucht, um sich den unbequemen Kosten zu entziehen, den Beschlüssen nicht zustimmen zu müssen; häufig unterblieben namentlich in den früheren Jahrzehnten des Bundeslebens Entschuldigungen nichterscheinender Städte überhaupt. Erst seit 1430 schlug die Hanse einen strengeren Ton an. Das Fernbleiben eingeladener Städte sollte mit einer Mark Goldes bestraft.

---

[1]) So namentlich unter den preußischen Städten, doch vgl. auch die Gruppierung der Teilnehmer an der Versammlung zu Wesel 1461, HR. 2. V n. 161.

[2]) HR. 1. IV n. 539 § 14, vgl. § 9.

[3]) HR. 2. V n. 90.

[4]) HR. 2. V n. 550, 659, VI n. 356 § 113, 644, vgl. III n. 546 § 2.

[5]) Vgl. Hans. UB. IX n. 693 § 1.

[6]) HR. 2. IV n. 51 § 4, 54, 140 § 1, 141, VI n. 102 § 10. Im sächsischen Städtebund hatte Braunschweig die Pflicht, zu einem Bundestage acht Tage vorher aufzufordern, Hans. UB. VI n. 624 § 7.

die Zahlung der Summe nötigenfalls durch ihren Ausschluß aus der Hanse und Arrestierung ihrer Angehörigen und Güter erzwungen werden. 1441 fügte sie die Forderung nach Ableistung eines Eides hinzu, daß wegen wirklicher Not die Besendung unterblieben sei, und bedrohte die Verweigerung desselben mit den gleichen Strafen.[1]) Zugleich suchte sie der infolge ihrer ernsteren Haltung zunehmenden Bevollmächtigung anderer Städte durch unlustige zu steuern.[2]) Aber diese Sitte griff auch unter den größeren Hansestädten um sich, und die Hanse unterließ es, ihren Verfügungen energischen Nachdruck zu geben.

Erst die hansische Versammlung zu Bremen 1449 bevollmächtigte Lübeck, zum nächsten Hansetag 1450 unter Androhung der Strafe einer Mark Goldes und des Verlustes der Hanse einzuladen. Dieser verurteilte 30 Städte, wenn sie sich nicht binnen bestimmter Frist bündig entschuldigten. Es sollte im wesentlichen nur ein Schreckmittel sein, aber es wirkte eine Zeitlang. Unter denselben Drohungen ergingen auch zu späteren Tagfahrten die Einladungen von Lübeck aus.[3]) Bevollmächtigung anderer oder der Gesamtheit der versammelten Städte, wenn redliche Notsache Städte an der Besendung verhinderte, wurde als gültig anerkannt. Nur mußte jede Stadt in ihrer Vollmachtserteilung oder in ihrem Entschuldigungsschreiben die Beschlüsse der Tagfahrt im voraus genehmigen.[4]) Ganz gewiß machte auch der Umstand, daß wiederholt zwischen 1450 und 1465 reisende hansische Boten gefangen gesetzt wurden, zahlreiche Städte in der Besendung der Hansetage bedenklich.

An dem Recht aber, die Hansestädte bei jenen Strafandrohungen zu entbieten, hielt Lübeck 1470 trotz der heftigen Anfeindungen fest, die es deswegen von Köln und anderen Städten erfuhr. Zum

[1]) HR. 1. VIII n. 712 § 13, vgl. § 27; HR. 2. I n. 321 § 41, II n. 439 § 38, 39, 440, vgl. 513, 514.

[2]) HR. 2. II n. 439 § 20, VI n. 184 § 45; vgl. Hans. UB. VI S. 401 Anm. 1 u. die Meinung Deventers dazu später, HR. 2. V n. 211 § 6.

[3]) HR. 2. III n. 614, 627 § 1, 649 § 1, IV n. 458 § 13—15, V n. 70, vgl. 121 § 3. Vgl. Zusatz zu Hans. UB. VIII n. 113, dazu HR. 2. III n. 672, 709 § 3, 20, 34, 727, 729—732, IV n. 9, 63 § 6, 17, 65, 66, 72—75 u. die Anm., VII n. 531 u. a.

[4]) Vgl. HR. 2. V n. 161 § 11, 712 § 49, VI n. 102 §§ 13, 15—17, 22, 28—30 u. a., 184 § 61. Krakau pflegte seine Vollmacht und Entschuldigung an Danzig zu senden, das. VI n. 288, 293.

Hansetage 1476 lud es die Städte in derselben Form „nach Laut der alten Rezesse".[1])

Städte, die sich im Aufstand gegen ihren Rat befanden oder aus der Hanse ausgeschlossen waren, durften an den Versammlungen nicht teilnehmen. Im letzteren Fall verstand sich dies von selbst, für ersteren setzten es die Hansetage 1417 und 1447 als Statut ausdrücklich fest.[2])

Rechtzeitiges Erscheinen der Boten zu den Tagfahrten war im Interesse der anderen wie des ungestörten Vollzuges der Tagesordnung erforderlich. Am Abend vor dem festgesetzten Anfangstermin sollten die Boten bei Strafe in ihren Herbergen eingetroffen sein, eine Verspätung von zwei bis drei Tagen aber sollte straffrei sein, wenn unerwartete Zwischenfälle das rechtzeitige Erscheinen verhinderten.[3]) Dennoch kam es nicht selten vor, daß der Beginn einer Tagfahrt um Wochen und länger verschoben werden mußte, weil das Eintreffen der Boten bestimmter Städte, deren Teilnahme von Wichtigkeit für die beabsichtigten Verhandlungen war, sich ungebührlich verzögerte. Und wiederholt mußte auf die Abhaltung eines Hansetages überhaupt verzichtet und ein neuer angesetzt werden, weil die Anzahl der vertretenen Städte zu gering war, um der Versammlung hansischen Charakter zu verleihen.

Im Interesse der gleichmäßigen und vollständigen Erledigung der jeweiligen Tagesordnung lag es andererseits, daß die Erschienenen nicht vor dem Schluß der Verhandlungen abreisten. Denn gar zu leicht konnte von Städten dadurch bezweckt werden, sich der abschließenden Zustimmung zu den Beschlüssen und damit der Befolgung derselben zu entziehen. Von alters war es Sitte, daß Boten, die vorher die Tagfahrt zu verlassen wünschten, sich dazu Urlaub von der Versammlung erbaten. Gewährt wurde derselbe unter der Bedingung, daß sie sich vorweg einverstanden erklärten mit den noch zu fassenden Beschlüssen. Sie mußten der Versammlung

---

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 110, 437, VII n. 323, vgl. VI n. 330 § 3, n. 182, S. 138 Anm. 1, n. 339.

[2]) HR. 1. VI n. 397 § 83, vgl. n. 337 § 26; HR. 2. III n. 288 § 42.

[3]) HR. 1. VI n. 397 § 92, HR. 2. IV n. 248 § 15. In Preußen sollten zu den Tagfahrten binnen Landes die Boten einen Tag vorher eingetroffen sein, HR. 1. VII n. 790 § 2. In Lübeck war die Strafe für Verspätung bei Versammlungen des Rates 6 ß lüb., Lüb. UB. IX n. 916.

Vollmacht für die von ihnen vertretenen Städte zurücklassen.[1]) Unerlaubtes Verlassen der Tagfahrt, das nicht selten vorkam, entschloß sich der Hansetag zu Lübeck 1450 mit der Strafe einer Mark Goldes zu belegen, und 1456 bedrohte der Hansetag sogar verschiedene Städte, deren Boten dies Statut soeben verletzt hatten, mit Verhansung, wenn sie der Hanse nicht dafür Genugtuung leisteten.[2])

Die Beschlußfassung auf den hansischen Tagfahrten erfolgte durch die Majorität der vertretenen Städte. Die Minorität hatte sich zu fügen. Ebenso sollten, da jeder Hansetag die Gesamtheit der Städte repräsentierte, die abwesenden die Gültigkeit der Beschlüsse für sich anerkennen.[3]) Dieser Anspruch aber gab zu vielfachem Streit und Auflehnung Anlaß. Von den einen wurde die Zustimmung verweigert, weil die Beschlüsse nicht allgemein gefaßt oder vorher nicht von ihnen selbst genehmigt seien, die anderen, voran Köln 1469, erklärten, daß kein Rezeß eine Hansestadt binden könne, wenn seine Befolgung für sie mit Nachteilen verbunden sei.[4])

Ohnehin suchten sich gegen unliebsame Beschlüsse die Städte dadurch zu sichern, daß sie ihre Boten unzureichend bevollmächtigten. Köln sprach es 1458 der Hanse gegenüber geradezu als sein Prinzip aus, daß es seine Gesandten zu den hansischen Tagfahrten nicht zu bevollmächtigen pflege, sondern sie anweise, in wichtigen Fragen dem heimischen Rate die Entscheidung vorzubehalten. Die unbedingte jedesmalige Bevollmächtigung der Boten konnte die Hanse trotz aller Bemühungen bei ihren Mitgliedern nicht durchsetzen.[5])

Das Protokoll über die Besendung, die geführten Verhandlungen und gefaßten Beschlüsse, der Rezeß, wurde am Schluß der Tag-

[1]) Vgl. HR. 1. VI n. 556 § 82, VII n. 487 § 16, HR. 2. II n. 439 § 51, 456, VI n. 356 § 118, VII n. 338 § 174, 389 §§ 96, 100, Hans. UB. IX n. 671 §§ 100, 101.

[2]) HR. 2. IV n. 458 § 24, vgl. das Verhalten der Hanse gegen Rostock 1454 das. n. 253.

[3]) HR. 1. VI n. 397 § 63, 428, VII n. 561, HR. 2. VI n. 333, 339, Hans. UB. IX n. 671 §§ 12, 89, 90.

[4]) HR. 1. V n. 420, HR. 2. VI n. 102 § 10, 182, doch vgl. das. S. 138 Anm. 1; n. 310, Hans. UB. IX n. 625 § 3, 5, 6, 663 § 46, 693.

[5]) HR. 2. IV n. 639, vgl. HR. 1. VIII n. 142; IV n. 414, HR. 2. II n. 418, VI n. 104.

fahrt verlesen. Wurden keine Einwände erhoben, so galt es als genehmigt. Nachträglicher Einspruch war ungültig.[1]) Auch auf diese Weise suchte die Hanse die Durchführung ihrer Politik zu erleichtern und zu sichern. Beschleunigt erfolgte dann durch zahlreiche Schreiber die Ausfertigung der Kopien des Rezesses zur Mitnahme für die auswärtigen Teilnehmer der Versammlung.[2]) Die Geheimhaltung der Rezesse wie überhaupt des hansischen Briefwechsels vor Unberufenen war ebenso Grundsatz wie die Heimlichkeit der Verhandlungen selbst. Das Vorbild waren auch hier die Ratsverhandlungen der einzelnen Städte und die Geheimhaltung der städtischen Korrespondenz. In der öffentlichen Meinung behauptete das Pergament seine Wertschätzung als der einzig vollgültige Schreibstoff für wichtige Akten auch noch während des 15. Jahrhunderts, während schon im vorangegangenen die Verwendung des Papiers im Briefwechsel zur Herrschaft gelangt war. Das Brügger Kontor erbat die wichtigen Rezesse der hansischen Versammlungen vom August 1470 und April 1471 auf Pergament, in feierlicher Ausfertigung, mit darangehängtem Siegel Lübecks, da von manchen Leuten den auf Papier geschriebenen nicht volle Glaubwürdigkeit geschenkt werde. Die Hanse genehmigte den Wunsch mit dem Vorbehalt, daß dadurch die Beweiskraft aller anderen auf Papier geschriebenen Rezesse nicht beeinträchtigt werde.[3])

Die Rezesse der Tagfahrten wurden von den Städten vielfach sorgfältig gesammelt und verwahrt. Die führenden Städte waren sich schnell, als die Hanse der Städte sich bildete, des Neuen und Wichtigen bewußt, das in dieser Entwicklung lag. Lübeck begann mit der Anlegung einer derartigen Sammlung bereits 1361, Wismar und Stralsund folgten damit 1363, Hamburg 1369, Danzig 1375.[4])

---

[1]) HR. 2. V n. 712 § 48, VII n. 338 §§ 220, 221, 339 § 64—66, 389 §§ 86, 111.

[2]) Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. XXXII f. Beschlüsse der preußischen Städte 1411 und 1420 für die Tagfahrten binnen Landes, daß ihre Boten von diesen erst dann heimkehren sollten, wenn sie den Rezeß derselben empfangen hätten, HR. 1. VI n. 56 § 4, VII n. 275 § 5.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 117, 437 § 22, Hans. UB. IX S. 675 Anm. 2, vgl. HR. 1. V n. 55 § 8, HR. 2. VI n. 374.

[4]) Vgl. Koppmann i. HR. I. I Einleit. S. IX, XI, XIX; II Einleit. S. XI. Vgl. HR. I. VII n. 275 § 5, für Köln Hans. UB. VIII S. 239 Anm. 6. Wegen des Zeitpunkts für Danzig siehe oben S. 303.

Schreiben und Erlasse der hansischen Versammlungen pflegten mit dem Siegel der Stadt, in der man tagte, beglaubigt zu werden. Es war ebenso innerhalb der einzelnen Gruppen und nicht anders bei den Versammlungen der Lede Flanderns.[1]) Ein Bundessiegel besaß die Hanse nicht. Als solches aber entwickelte sich ganz natürlich, namentlich in der Meinung des Auslands, das Siegel Lübecks, wo die meisten Tagfahrten abgehalten wurden, von wo aus die Korrespondenz des Bundes mit dem Auslande geführt wurde usw. So legten bei den Verhandlungen und Friedensschlüssen 1473 und 1474 die Holländer und Engländer dem Siegel Lübecks hansischen Charakter bei.[2]) Der Doppeladler, den Lübeck 1368 zum ersten Male mit Anspielung auf seine reichsstädtische Stellung in sein Siegel aufgenommen katte, und der gleichzeitig als Siegel der wendischen Städte zur Beglaubigung der Pfundzollquittungen ihrer schonischen Vögte gedient hatte, ging dann als Wappen Lübecks über in die Wappen der großen Kontore.[3])

Beschlüsse der verschiedenen Gruppen machten es ihren Boten ein für allemal zur Pflicht, sogleich nach ihrer Heimkehr den Rezeß in der genügenden Anzahl von Exemplaren auf allgemeine Kosten vervielfältigen und den einzelnen zugehörigen Städten zugehen zu lassen.[4]) Die nicht auf dem Hansetag vertreten gewesenen Städte oder Gruppen wurden durch diesen selbst oder durch die geschäftsführenden Städte des Bundes von den Beschlüssen in Kenntnis gesetzt oder benachbarte Städte damit beauftragt. Über den Inhalt und die Ausführung des Rezesses pflegte innerhalb der Gruppen auf ihren besonderen Tagfahrten Meinungsaustausch stattzufinden.

In den Ratskollegien der Städte waren die Wurzeln der hansischen Politik. Ratsherren waren ihre ausführenden Organe. Politik und Korrespondenz der Stadt hörten auf, wenn der Rat zerstreut, z. B. vor der Pest geflohen war oder bestimmte wichtige Persönlichkeiten desselben gerade, z. B. in Handelsgeschäften, abwesend waren.[5]) Jedes Geschäft diplomatischer, kriegerischer, überhaupt repräsentativer Natur von Belang wurde Ratsherren anvertraut. Sie führten die städtischen Flotten und Aufgebote, waren herkömmlich die

[1]) Vgl. HR. 2. II n. 341 § 4, VII n. 35 § 79.
[2]) HR. 2. VII n. 35 § 78, 107 § 27, 247.
[3]) Vgl. Mantels i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 3 ff.
[4]) HR. 2. IV n. 5 § 5, Hans. UB. VI n. 624 § 1.
[5]) Vgl. z. B. HR. 2. VII S. 653 Anm. 2, HR. 3. I S. 60 Anm. 3, n. 159 u. a.

Hauptleute der städtischen Friedeschiffe in den Zeiten, als noch Seebefriedungen größeren Stils unternommen wurden. Auch die schonischen Vögte wurden von den meisten Städten aus der Zahl ihrer Ratsmitglieder entnommen.[1]) Sie auch sollten die eigentlichen Diplomaten sein.

Gegen die zunehmende Beschickung der Hansetage durch Stadtschreiber statt durch Ratsherren wandte sich mit Entschiedenheit der Hansetag 1418. Und von späteren ist sein Statut wiederholt erneuert worden. Stadtschreiber sollten künftig nur noch in Begleitung der gültigen Vertreter ihrer Städte, geschworener Ratsherren, zu den Verhandlungen der Hansetage zugelassen werden.[2])

Auf diesen erschienen die Ratsboten mit Beglaubigungsschreiben ihrer Städte. Besondere schriftliche Vollmachten wurden nicht gefordert. Die Tatsache der Bevollmächtigung war ja ohnehin Bedingung. Gern wurden natürlich, ihre Gewandtheit als Unterhändler vorausgesetzt, dieselben Boten wiederholt zur Besendung von Hansetagen und zur Verwendung in diplomatischen Missionen ins Ausland gewählt. Die preußischen Städte verlangten für ihre binnenländischen Tagfahrten, daß jede Stadt bei wichtigen Verhandlungen einen Teilnehmer der letzten auf die nächste schicke.[3])

Ein ständiges Gesandtschaftswesen der Hanse im Auslande gab es nicht. Doch waren ihre Kontore eine ständige diplomatische Vertretung des Bundes dort und leisteten dadurch, daß sie dauernd Fühlung mit den Regierungen des Auslandes unterhielten, Verhandlungen zwischen ihnen und der Hanse vermittelten, Abschlüsse vorbereiteten oder geschehene ausführten u. a., der hansischen Politik beständig sehr wesentliche Dienste. Die vollgültigen und abschließenden Organe diplomatischer Leistungen waren die von Fall zu Fall abgeordneten Gesandtschaften, die entweder das Ausland zu Verhandlungen in eine Hansestadt, oder die Hanse ins

[1]) HR. 1. IV n. 375, 539 § 9, vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch. Qu. IV S. CXXXVII f.

[2]) HR. 1. VI n. 556 § 17, 18, HR. 2. II n. 439 § 3, III n. 288 § 49, VI n. 185 § 7, vgl. n. 301, VII n. 389 § 10. Dies galt jedoch anscheinend für die Tagfahrten der Gruppen nicht. Auf der wendischen Versammlung zu Lübeck 1471, der livländischen zu Wolmar 1472 saß der Stadtschreiber von Stralsund bezw. Dorpat unbeanstandet unter den Ratsherren der anderen Städte, HR. 2. VI n. 437, S. 398 Anm. 2; n. 493 § 1.

[3]) HR. 1. VII n. 790 § 2, HR. 2. I n. 507.

Ausland sandte, oder die sich von beiden Seiten auf neutralem Boden zusammenfanden.

Die hansischen Gesandten wurden mit Beglaubigungsschreiben, die allgemein im diplomatischen Verkehr üblich waren, versehen. Sie erhielten teils mündlich, später gewöhnlich schriftlich ihre Instruktionen, die dem Auslande gegenüber geheim waren. Ihnen besondere Vollmachtsbriefe, wie das Ausland den Seinigen, auszustellen, lehnte die Hanse wiederholt ab. Mündliche Bevollmächtigung sollte auch hier ausreichend sein. Aber ihre Stellung in dieser Frage war nicht immer konsequent.[1]) Verboten war von der Hanse ihren Auslandsgesandten, neben ihrem amtlichen Auftrag etwa ihre privaten kaufmännischen Interessen wahrzunehmen.[2]) Die Verhandlungen wurden, wo nicht Niederdeutsch die beiden Teilen verständliche Sprache war, durch Dolmetscher geführt. Für die hansisch-englischen Verhandlungen zu Hamburg 1465 wurde durch Übereinkunft Latein zur Diplomatensprache gemacht, war dies aber auch schon früher und im schriftlichen Verkehr immer gewesen.[3])

Schon im 14. Jahrhundert waren die Hauptunterhändler der englischen Gesandtschaften Magistri, dann Doctores, rechtskundige Leute. Die kaufmännischen Sachverständigen sowie die weltlichen oder geistlichen Herren derselben traten neben diesen zurück. Eine ähnliche Entwicklung erfolgte im 15. Jahrhundert im burgundischen Reich, in Frankreich, auch in Polen. Die Hanse durfte nicht darauf verzichten, sich diesen Fortschritt zunutze zu machen. Sie besaß in den Stadtschreibern ihrer Städte und später auch in den Syndici, die im 15. Jahrhundert von den größeren Städten als besondere Rechtsbeistände gehalten zu werden pflegten, rechtskundige Leute. In den dreißiger Jahren, als die Hanse nach langer Pause die Verhandlungen mit dem westlichen Auslande wiederaufnahm, erkannte sie schnell den Wert des neuen Machtmittels juristisch geschulter Unterhändler. Auch sie suchte nun Doktoren ihren

[1]) Vgl. HR. 2. III n. 324, VII n. 34 § 87, 486 § 6.

[2]) HR. 2. III n. 402 § 2, VI n. 356 § 12.

[3]) HR. 2. V n. 712 § 4, vgl. II n. 638. — Für ihre eigenen Erörterungen untereinander und im diplomatischen Verkehr mit beliebigen anderen verlangten die Hansen den „hovesschen“ Ton, die Sprache sollte anständig, gebührlich, gesittet sein, vgl. z. B. HR. 1. VI n. 528 § 34, VIII n. 515 § 3, 5, HR. 2. IV n. 99, VI n. 319, Lüb. UB. IX n. 925 § 1, 2, Töppen, Akten, III S. 348 § 21.

Gesandtschaften beizugesellen, scheute sich, ohne solche auf schriftliche Erörterungen von Klagen und Antworten sich einzulassen.[1]) Für die Prüfung und Abfassung diplomatischer Schriftstücke und die schriftliche Formulierung und Begründung von Ansprüchen und Einwänden im Verlauf von Verhandlungen waren seit den fünfziger und sechziger Jahren des 15. Jahrhunderts die gelernten Juristen der Hanse unentbehrlich.[2])

Wollte die Hanse nun noch durch Gesandtschaften im Ausland Eindruck machen und Erfolge erzielen, so mußten Juristen zu ihnen gehören. Die Sendung eines Sekretärs, erklärte das Brügger Kontor 1476 der Hanse, werde der König von Frankreich als Beleidigung ansehen, es müsse mindestens eine Gesandtschaft mit einem Doktor an der Spitze geschickt werden.[3])

Eine neue Zeit in der Kunst der Verhandlungen war angebrochen. Sie brachte ein fremdes Recht mit sich. Die alte hansische Laienschlagfertigkeit begann das Feld zu räumen vor den römisch-rechtlich gebildeten Juristen. Das Ausland gab das Beispiel damit. Nur gedrängt und zögernd folgte die Hanse. Noch galten allerdings bei den Mächten des In- und Auslandes die hansischen Ratsboten als vollgültige Gesandte, und in den stadtleitenden Kreisen der Hansestädte nahm in Anpassung an die neue Entwicklung das juristische Studium zu. Für diejenigen, die sich dem Dienst ihrer Vaterstadt widmen, in ihm und innerhalb der Hanse sich hervortun wollten, wurde diese Bildung nun wertvoll.[4])

Die hansischen Ratsboten hatten mindestens eins ausgezeichnet verstanden, in den Verhandlungen hartnäckig zu sein, zäh festzuhalten am Erreichten, so wenig als möglich preiszugeben, so viel als möglich aus dem Gegner herauszupressen. Der Stoßseufzer eines englischen Unterhändlers in den Verhandlungen zu Utrecht 1474, daß er lieber mit aller Welt Fürsten, als mit den hansischen

[1]) HR. 2. I n. 392 § 2, 430 § 7, 483, vgl. auch Töppen, Akten, I n. 471, HR. 2. III n. 311 § 5.

[2]) Hans. UB. VIII n. 47 § 1, HR. 2. III n. 709, V n. 712 § 4, 5, VI n. 184 § 50, 185 § 29, 244, VII n. 34 § 78.

[3]) HR. 2. VII n. 389 § 113, vgl. HR. 3. I n. 128, 132.

[4]) Die Arbeit von Menzel, Das deutsche Gesandtschaftswesen im Mittelalter, hat zu ihrem Nachteil gänzlich darauf verzichtet, die hansischen Akten zu berücksichtigen.

Ratsboten verhandeln wolle,[1]) wird nicht der einzige in dieser Art gewesen sein. Er könnte mit demselben Recht den Gesandten jeder anderen Macht der Hanse gegenüber in den Mund gelegt werden. Denn dies Verhalten war Methode.

Das Amt der Gesandten war meist schwer und nie ganz gefahrlos. Natur- und Menschenmacht konnten ihnen Schaden oder Untergang bereiten. Den Angriffen jener waren sie wie jeder Reisende ausgesetzt. Aber gegen die Menschen sollte sie ihr Amt schützen. Nach geistlichem und weltlichem Recht und Gesetz dürften alle Sendeboten, der Fürsten wie der Städte, auf Land- und Wasserstraßen frei und sicher verkehren, erklärte Danzig, als sein Gesandter Heinrich Vorrath vom Bischof von Münster 1437 gefangengenommen war.[2]) Noch spezieller äußerte sich Münster, als 1454 seine zur Versammlung nach Lübeck geschickten Boten auf Veranlassung eines Bremer Domherrn im Bremischen gefangen waren, daß die zu Tagfahrten reisenden Sendeboten der Hanse von Päpsten und Kaisern besonders privilegiert seien.[3]) Trotzdem sind solche nicht selten unterwegs niedergeworfen, gefangengesetzt worden von geistlichen und weltlichen großen und kleinen Herren.[4])

Es konnte die Frage aufgeworfen werden, ob nicht die Hanse selbst eine Verpflichtung habe, etwas zur Befreiung solcher zu tun. Köln war es zuerst, das 1450 anläßlich der Gefangennahme seines Gesandten von der Hanse Hilfe verlangte. Von dieser wurden dann die dem Täter und Tatort benachbarten Hansestädte Hildesheim, Hannover, Hameln und Braunschweig beauftragt, Kölns Bemühungen zu unterstützen.[5]) 1456 regelte die Hanse auch diese Frage durch ein Statut. Bei Vergewaltigungen hansischer Boten auf Reisen von und zu Hansetagen sollten die zwei dem Tatort benachbarten Städte sofort für ihre Befreiung eintreten, wenn nötig

[1]) Vgl. oben S. 127.

[2]) HR. 2. II n. 155.

[3]) Hans. UB. VIII n. 357 u. Zusatz.

[4]) So u. a. Heinrich Vorrath von Danzig 1437, wie oben gesagt, Dr. Joh. Frunt von Köln vom Junker von Spiegelberg 1450, die Boten von Münster 1454, wie oben gesagt, Dr. Joh. Frunt von Köln durch die Gräfin von Tecklenburg 1461, derselbe nebst anderen Angehörigen von Köln durch den Grafen von Tecklenburg 1465. Frunt, schon alters- und leibesschwach, starb bald darnach an den Folgen der Gefangenschaft, Hans. UB. IX n. 197 § 1, 4.

[5]) HR. 2. III n. 656 u. Anm. 1.

noch zwei Nachbarstädte hinzuziehen. Bei etwa ihnen selbst daraus entstehenden Verwicklungen wollte die Hanse selbst helfend eingreifen.[1])

Aber dies Statut bestand seine Proben 1461 und 1465, als es sich um die Befreiung der Kölner Boten handelte, schlecht. Im ersteren Fall entsprachen die Nachbarstädte Münster und Osnabrück nicht den wiederholten Aufforderungen zur Hilfeleistung, die Köln und der Städtetag der westlichen Gruppen zu Wesel an sie richteten.[2]) Bei letzterem Anlaß traten zwar die westfälischen und andere westliche Städte, auch Lübeck, Hamburg und Bremen für Köln mit Verwendungsschreiben und Vorstellungen ein. Da aber Köln die Freigabe seiner Boten durch eine Geldzahlung erkaufen mußte, warf es der Hanse doch vor, es ohne Beistand gelassen zu haben.[3])

Ausrüstung. Troß an Pferden und Wagen, Auftreten hansischer Boten im Ausland wurden oft sehr eindrucksvoll gestaltet. Wir hören, daß preußische Gesandte, die 1404 von den Dänen gefangen wurden, vom Silberzeug ihrer Städte zu ihrem Gebrauch mit sich führten. An den Herbergen der hansischen Boten im Auslande, wenigstens in Dänemark, wurden die Wappen ihrer Städte, aus Papier gefertigt, angeschlagen.[4])

Die Kostenfrage von Gesandtschaften, sei es zu Hansetagen, sei es ins Ausland, war für die Hansestädte immer eine wichtige Sache. Viele scheuten diese Lasten überhaupt, um so mehr, je häufiger sie kamen, je weiter die Entfernungen, je größer die Unsicherheit, je länger die Dauer der Verhandlungen. Für die Kosten von Gesandtschaften ins Ausland fanden die Städte noch im 14. Jahrhundert den Ausweg, sie sich durch die Kontore, in jedem einzelnen Fall durch dasjenige, dem die Gesandtschaft zugute kommen sollte, ersetzen zu lassen. Es war dasselbe Prinzip, nach dem sie

---

[1]) HR. 2. IV n. 458 § 16.

[2]) HR. 2. V n. 161 § 8, 163 u. Anm. 1, 273.

[3]) HR. 2. V n. 738 u. Anm. 1, 740 u. Anm. 2, VI n. 102 § 10, 182, 310. — Über Verpflichtung zur Schadloshaltung der Boten bei unterwegs ihnen zustoßendem Mißgeschick vgl. die Bestimmung des sächsischen Städtebundes 1426 Hans. UB. VI n. 624 § 1, sowie den Vertrag Kölns mit einem Ratsboten 1429 das. n. 836.

[4]) HR. 1. V n. 245 § 8, 247 § 6, 545 § 4; VIII n. 515 § 1, HR. 2. II S. 405 Anm. 2.

sich auch im 15. Jahrhundert die Kosten der Convoyfahrten von den unmittelbaren Interessenten erstatten ließen.

Die Kosten der Besendung der Hansetage aber blieben die Last jeder einzelnen Stadt oder wenn eine oder mehrere Städte in Vertretung ihrer Gruppe die Boten schickten, aller Mitglieder dieser. Denn billig erschien es, daß auch die kleinen, die mittelbaren Städte, die zwar die hansischen Rechte genossen, auf deren aktive Teilnahme an Hansetagen aber von vornherein verzichtet wurde, den großen Städten ihrer Gruppe nach Verhältnis die Besendungskosten ersetzen halfen. Einen langen Kampf führte die Hanse seit 1430 mit der Abneigung der kleinen Städte dagegen. Wiederholt bedrohte sie die Verweigerung dieser Beihilfen mit Ausschließung aus der Hanse.[1]) Zwar die kleinen livländischen Orte fügten sich.[2]) Auch in Preußen wurde eine Vereinbarung zwischen Danzig einerseits, den anderen Städten andererseits getroffen, die auf eine Teilung der Gesandtschaftskosten hinauslief. Dauernd ablehnend aber verhielten sich trotz aller Drohungen die kleinen westfälischen Städte. Eine Regelung der Beitragspflicht wurde von der Hanse in dieser Zeit nicht erreicht.[3])

Einen Bundesschatz, aus dem wie die Gesandtschaftkosten ins Ausland, so andere Aufwendungen zum allgemeinen Nutzen, namentlich Seebefriedungen, hätten bestritten werden können, gab

---

[1]) HR. 1. VIII n. 712 § 15, HR. 2. I n. 321 § 42, III n. 649 § 2, VI n. 184 § 44, 45, 356 § 127.

[2]) HR. 2. I n. 226 § 2, 462 § 6.

[3]) HR. 2. VI n. 184 § 67, 282, 664 § 6, Hans. UB. IX n. 586, vgl. VIII n. 521 a § 5, b § 1; HR. 2. VI n. 330 § 12, 334, 343, 344; vgl. Hans. UB. IX n. 743; HR. 2. VII n. 338 § 177, 371, 399. — Nachrichten über die Ausrüstung und Entschädigung der Ratsboten in dienstlichen Reisen verschiedentlich. Vgl. Kölns Vertrag mit einem Ratsboten für die bevorstehende Reise 1429 Hans. UB. VI n. 836, Beschluß Kölns 1456 — so nach Stein, Akten z. Verfass. u. Verwalt. Kölns, II n. 227, nicht 1454 wie HR. 2. IV n. 216 — über die Ausrüstung eines Bürgermeisters oder Rentmeisters nach Lübeck oder anderen entfernten Gegenden, 40 Gulden, eines Doktors, 25 Gulden; jener darf nicht mehr als fünf, dieser nicht mehr als drei Pferde mitnehmen, dazu noch eins für den Koch. In Preußen betrugen die Ausrüstungsgelder für jeden Gesandten nach auswärts 40 Mark preuß. HR. 1. VII n. 559 § 4, 770 § 3, 773 § 11, VIII n. 295 § 3, 395 § 1, 433 § 12, 453 § 7, 578 § 7. Kampen stellte 1414 eine feste Skala auf, die je nach den Orten verschieden hohe Sätze aufwies, Hans. UB. V S. 585 Anm. 3.

es nicht. Erst 1494 wurde von dem Hansetag zu Bremen zum erstenmal die Ansammlung eines solchen erwogen, jedoch nur im Hinblick auf die Verteidigung der politischen Stellung der Hansestädte gegen das Fürstentum.[1]) Feste regelmäßig wiederkehrende Einnahmen besaß der Bund nicht, wohl aber zufällige in verschiedenen Richtungen.

Von diesen waren die Strafgelder sicher geringfügig und gingen wohl, wo sie eingeliefert wurden, ohne weiteres in den sonstigen Einnahmen der betreffenden Stadt auf. Eine andere Gruppe waren die Entschädigungssummen, die wiederholt von der Hanse dem Ausland abgenötigt wurden. Ehe sie zur Verteilung an die vom Auslande geschädigten Hansen gelangten, ersetzte der Bund sich daraus die Unkosten, die ihm erwachsen waren, um diese Gelder zu erlangen und das gute Einvernehmen mit dem Ausland wiederherzustellen.

Als Bundeseinnahmen waren von der Hanse vor allem gedacht die Pfundzölle. Den ersten führten die Städte 1361 ein, um sich dadurch die Kosten ihres Kriegs gegen Dänemark zu erleichtern. Zum Kriege gegen Dänemark 1368 und später für Seebefriedungen wurde wiederholt Pfundzoll für kürzere Zeiträume erhoben. Die Höhe des Zolls war nicht immer die gleiche. Hansen und Nichthansen hatten ihn von ihrem Ausfuhrhandel über See in den Hansestädten zu zahlen. Auf den gemeinsamen Tagfahrten erfolgten die Verrechnungen über die eingenommenen Gelder. Der Gedanke war gut, aber seine gleichmäßige Durchführung wurde durch die Sonderinteressen im Bunde, durch das Übelwollen, dem die Steuer überhaupt an vielen Stellen begegnete, gehemmt. Der Orden in Preußen lehnte sich in Verbindung mit seinen Städten dann überhaupt dagegen auf und verwandelte den Pfundzoll dort seit dem Ausgange des 14. Jahrhunderts in eine landesherrliche Abgabe, deren Erhebung im 15. Jahrhundert wiederholt, jedoch immer nur mit vorübergehendem Erfolg, von der Hanse bekämpft wurde.[2]) Mehrfache Versuche der Hanse selbst, im 15. Jahrhundert den Pfundzoll als Bundesmaßregel wieder ins Leben zu rufen, hatten noch geringeren Erfolg als früher.[3])

[1]) Vgl. HR. 3. III n. 355, erwähnt Städtechron. XIV S. 888.

[2]) Vgl. Band I S. 40, 111, 177, 214, 222, II S. 157 f.

[3]) Das Gegenteil über den Pfundzoll des 15. Jhs. meint von Inama-Sternegg, Deutsche Wirtschaftsgesch., III. 2. S. 301.

Auch die Gefälle der schonischen Schlösser während der siebzehnjährigen Besetzung derselben durch die Hansestädte bis 1385 waren Bundeseinnahmen, wurden aber zum großen Teil durch die Verwaltungskosten der Schlösser aufgezehrt, gelegentliche Überschüsse allerdings für allgemeine Zwecke, wie Kosten von Gesandtschaften im Norden und Seebefriedungen, verwendet.[1])

Indem die Seebefriedungen großen Stils im Ausgang des 14. Jahrhunderts aufhörten,[2]) die Kosten der ins Ausland geschickten Gesandtschaften gern den Kontoren auferlegt wurden, bedurfte die Hanse besonderer Bundeseinnahmen eigentlich nicht mehr. Die Korrespondenz des Bundes, die Versendung der Schreiben, Besoldung der nötigen Schreiber, Briefboten, Läufer besorgte Lübeck, vielleicht unter Hinzunahme eingehender hansischer Strafgelder. Der Schirmung des Landfriedens und der Sicherheit der Städte wurde genügt durch die territorialen Bündnisse der Städte und darüber hinaus durch die hansischen Tohopesaten.

Das Ausland muß Achtung vor der Macht der Hanse behalten, darum muß diese einträchtig sein, das war das immer wiederkehrende Leitmotiv in den Ausführungen derjenigen Organe, die für das Gemeinwohl und das allgemeine Interesse eintraten, des Brügger Kontors, Lübecks. Oft lag der eigene Vorteil der Gruppen in derselben Richtung, die als Gemeinwohl von jenen bezeichnet ward, oft auch nicht. Je einseitiger die eine oder andere Gruppe mit diesem oder jenem Teil des nordeuropäischen Handelsgebiets kommerziell verwachsen war, um so weniger war sie gewöhnlich geneigt, allgemeine Aufgaben und ihre Verpflichtung zur Mitarbeit an denselben anzuerkennen.

Widerspenstige Mitglieder zum Anschluß an die Bundespolitik und deren Maßregeln, zur Anerkennung der Gültigkeit der Bundeserlasse und Satzungen zu zwingen, Nichtbeachtung derselben und Ungehorsam zu strafen, entwickelte die Hanse Zwangsmittel.

Das Wesentlichste derselben war die Verhansung,[3]) die einzelne Personen und ganze Städte treffen konnte und gegen beide auch wiederholt angewandt wurde. Sie bedeutete den Ausschluß vom Genuß aller Rechte und Privilegien der Hanse im Ausland und

[1]) Vgl. Band I S. 113.
[2]) Vgl. später in diesem Buch, II, 1. Kap.
[3]) HR. 2. VII n. 34 § 67.

Inland, die gänzliche Aufhebung jederart Gemeinschaft mit Angehörigen der Hanse, die Arrestierung der Verhansten und ihrer Waren in allen Städten des Bundes. Es war für die davon Betroffenen ohne Zweifel, mochte auch die Verhansung nicht von allen Seiten streng befolgt werden, eine schwere und schmerzhafte Maßregel. Selbst Köln, das mit so großer Zuversicht die Verhansung herausgefordert hatte, mußte sich nach fünf Jahren dem Willen des Bundes unterwerfen.

Den unterworfenen Genossinnen gegenüber pflegte die Hanse in betreff der Streitobjekte mit Nachsicht und Milde zu verfahren. Sie begnügte sich wiederholt dann mit wenig mehr als prinzipieller Anerkennung ihrer Überlegenheit. Es konnte ihr überhaupt nicht daran gelegen sein, ohne zwingendste Gründe sich Mitglieder so stark zu entfremden. Die Eintracht war sowieso gering genug. Das Ausland durfte durch inneren Zwist nicht eine noch geringere zu sehen sich gewöhnen. Auch verursachte eine Verhansung meist Verwirrung genug im inneren Bundesleben, Schädigungen der Bürger derjenigen Städte, die mit den Verhansten in besonders engen Beziehungen zu stehen pflegten, u. a. m. Und dazu kam noch, daß die Verhansung einer Stadt leicht die Einmischung der fürstlichen Gewalt in diese innersten Fragen des Bundes, seiner Straf- und Exekutivgewalt, in verschiedener Weise nach sich ziehen konnte.

Das andere Strafmittel für Ungehorsam irgendwelcher Art waren Vermögensstrafen. Oft bedrohte die Hanse die Verweigerung der Zahlung derselben mit Ausschluß aus dem Bunde. Aber ebenso oft waren wie die Verhansung auch die Geldstrafen nur Drohmittel, mit denen die Hanse abschrecken oder antreiben wollte, jedoch nicht ernstlich vorhatte, wirklich zu strafen. Auch hier galt es der Hanse offenbar, daß im Interesse der Eintracht Schonung wertvoller sei als Strenge.

Ihren Abschluß erhielt die Organisation des Bundes nach der allerwesentlichsten Seite durch eine Einrichtung, die dem inneren Zusammenhalt seiner Teile mit dem Ganzen trefflich genützt hat. Wie die einzelne Stadt für die Streitigkeiten ihrer Bürger untereinander der Gerichtshof war,[1]) wie die Mitglieder der hansischen

[1]) Vgl. Städtechron. XIII S. 176 u. das. Anm. 1, Burmeister, Bürgersprachen usw. der Stadt Wismar passim.

Kontore im Auslande bei Zerwürfnissen untereinander der Rechtsprechung dieser unterstanden, das Recht des Auslands nicht anrufen durften, so stellte sich auch der Bund der Hansestädte seinen Mitgliedern gegenüber. Er schloß sich in rechtlicher Hinsicht als Gemeinschaft gegen das Eingreifen fremder Einflüsse ab. Er legte sich gerichtliche Funktionen aus eigener Macht bei. Er beanspruchte höchster Gerichtshof zu sein für alle Streitigkeiten der einzelnen Hansen und Hansestädte untereinander, sei es einzelner Bundesstädte miteinander oder gegen die Gesamtheit, sei es innerhalb einer Stadt zwischen Rat und Gemeinde u. a., sei es einzelner Personen untereinander oder gegen Städte oder Korporationen des Bundes.

In dieser Hinsicht bestimmte zum erstenmal der Hansetag zu Lübeck im Juni 1381, daß Zwistigkeiten zwischen Hansestädten geschlichtet werden sollten durch ihre Nachbarstädte, daß aber keine Fürsten dazu angerufen werden sollten. Falls jenen die Vermittlung nicht gelang, sollte der Streit vor die Hanse gebracht und von dieser der Austrag desselben versucht werden. Städte, die sich diesem Statut nicht fügen wollten, wurden mit Verhansung bedroht.[1]) Den Gefahren, einer Einmischung fremden Rechts, fremder Interessen und ihrer Träger wurde durch dies Grundstatut wirksam vorgebeugt. Bekräftigt wurde es durch die Hansetage zu Rostock-Lübeck 1417 und Lübeck 1447 und Ungehorsam dagegen mit der Strafe von 100 lötigen Mark bedroht.[2])

Die Tatsache, daß dies Statut nicht selten von Mitgliedern der Hanse mißachtet worden ist, das Ausland oder Fürsten von ihnen in ihre inneren Streitigkeiten hereingezogen worden sind, darf darüber nicht hinwegsehen lassen, daß es trotzdem überwiegend Anerkennung besessen hat innerhalb der Hanse. In überaus zahlreichen Fällen sind Streitigkeiten zwischen einzelnen Hansen

---

[1]) HR. 1. II n. 232 § 24, 254 § 1, 258 § 11.

[2]) HR. 1. VI n. 397 § 96, HR. 2. III n. 288 § 44. Der Lüneburger Hansetag 1412 hatte die Anerkennung des Statuts einer folgenden Tagfahrt vorbehalten, vgl. HR. 1. VI n. 68 A §§ 49, 50. — Ergänzungen zu dem Statut 1425 durch eine Verfügung für die Matrosen, kein fremdes Recht gegen ihre Schiffsherren anzurufen, HR. 1. VII n. 800 § 10, 1474 durch eine Verfügung für das Londoner Kontor bei Streitigkeiten zwischen ihm und Kaufleuten, HR. 2. VII n. 138 § 117 u. Anm. 4.

oder dieser mit Hansestädten oder solcher untereinander usw. von den Beteiligten selbst vor das Forum der Hansetage gebracht oder von diesen vor ihr Forum gezogen und geschlichtet worden. Und dies ist durchaus als das Rechtmäßige und Gehörige innerhalb der Hanse betrachtet worden.[1]) Aber der Kreis der vor der Hanse Recht und Schiedsspruch Suchenden und Nehmenden erweiterte sich noch. Auch Zwiste zwischen Rittern und Hansestädten oder hansischen Bürgern wurden vor ihr anhängig gemacht und von ihr entschieden. Und selbst Zerwürfnisse zwischen Fürsten und Städten gelang es ihrer Tätigkeit beizulegen.

Als Zwischeninstanz zwischen den Streitenden und sich nach dem Herkommen und entsprechend dem Statut behandelte die Hanse die Kontore und die Städtegruppen. Die richtende und schlichtende Tätigkeit beider für Angelegenheiten, die in ihren besonderen Machtbereich gehörten, war die ältere. Die Einrichtung einer obersten Instanz der Hansetage für sie, an welche die Appellation jedem gestattet war, stieß aber auf Widerspruch. 1420 erhob das Brügger Kontor scharfen Protest gegen eine solche Beeinträchtigung seiner eigenen Gerichtshoheit über seine Mitglieder. Aber nachdrücklich wurde ihm von der Hanse jede Einrede gegen ihre oberrichterliche Stellung verwiesen.[2]) Und 1426 verbot der Hochmeister seinen Städten, einen Streitfall vor die Hanse zu bringen, und begehrte, daß er binnen Landes entscheiden werde. Jedoch seine Städte weigerten sich, dies auf sich zu nehmen.[3])

Eine Appellation von ihrem eigenen Forum an ein fremdes Gericht, selbst an das kaiserliche, verwarf die Hanse mit vollster Entschiedenheit. Ihr Spruch sollte für ihre Mitglieder abschließend, unumstößlich sein.[4]) Und in der Praxis des Rechtsverfahrens er-

---

[1]) Vgl. einzelne Äußerungen dazu: HR. 1. VII n. 33, 718 (daß eine Ordonnanz dieses Wortlauts erlassen worden, ist nicht bekannt), n. 172, 185, 265, 597, Hans. UB. VI n. 886, 890, HR. 2. II n. 614, 689, Hans. UB. VIII n. 558, HR. 2. IV n. 694, V n. 164, VII n. 120, vgl. Hans. UB. IX n. 584 § 5, 671 § 140. Die Fälle der Anrufung der Hanse sind sehr zahlreich und können hier nicht verzeichnet werden.

[2]) HR. 1. VII n. 232, 355 § 8, vgl. 800 § 13, 14, 18, 20; HR. 2. III n. 709 § 21 u. Anm.

[3]) HR. 1. VIII n. 32 § 2, 41 § 6, 48 § 4.

[4]) Vgl. Lüb. UB. IX n. 751.

klärte sie noch 1476, ganz bei der alten löblichen Gewohnheit bleiben zu wollen, ohne Notar- und Zeugenapparat alles in Freundschaft unter sich durch die Städteboten zu erledigen, keine Formen exakten Prozeßganges, sondern nur diejenigen patriarchalisch-freundschaftlicher Schlichtung zuzulassen.[1])

Recht zu weisen, Urteile zu fällen unter ihren zahlreichen Mitgliedern wurde der Hanse wesentlich erleichtert dadurch, daß bestimmte gleiche Rechtsnormen in weiten Gebieten ihres Bereichs herrschend waren. Das war vor allem das Recht Lübecks sowohl durch seine eigene weite Verbreitung nach dem Osten hin als auch durch seine enge Verwandtschaft mit dem in zahlreichen westfälischen Städten herrschenden Recht von Soest, dann das Recht Magdeburgs mit seiner Verbreitung über viele Hansestädte östlich der Elbe, doch auch über Stendal, Halle u. a., auch das Recht Dortmunds, das in der Mehrzahl der westfälischen Städte, in Wesel und anderen Rheinstädten Anerkennung besaß. Auch für die Ausbildung, Aufnahme und Verbreitung allgemeingültiger Satzungen und Vereinbarungen der Hanse see- und handelsrechtlichen und beliebigen anderen Charakters darf die Wichtigkeit dieser Rechtsverhältnisse nicht gering veranschlagt werden. Man kann wohl sagen, daß diesen drei Rechten, insbesondere dem lübischen, ein hansischer Charakter innewohnt.[2])

Man mag diese Organisation der Hanse als unvollkommen empfinden. Und sie war dies in der Tat in hohem Grade. Nur gering und stets bedingt durch den guten Willen jedes einzelnen Mitglieds war die Kraft ihrer Exekutive, aber sie war nach den ihr zugrundeliegenden Absichten konsequent angelegt und soweit nötig oder möglich auch ausgeführt. Die jeweiligen Erfordernisse der Zeit brachten es mit sich, daß diese Organisation weiterentwickelt, ausgebaut, an vielen Stellen erneuert, auch verbessert wurde. Und das kann trotz aller Klagen aus jenen Zeiten über Schwäche und Mangel an Eintracht und Gehorsam nicht geleugnet werden, wenn man diesem in den Quellen so oft hart hervortretenden Minus auch das Plus gegenüberstellt, daß diese Organi-

[1]) HR. 2. VII n. 338 § 5.

[2]) 1442 verboten die preußischen Städte jedermann im Lande die Anrufung auswärtiger Gerichte, nur die im lübischen Recht Sitzenden sollten dies wie von alters her dürfen, HR. 2. II n. 562 § 5.

sation im ganzen doch nicht so schlecht funktioniert hat. Sie hat dem Bundesleben eine brauchbare Grundlage gegeben, das Gemeinschaftsgefühl in den Mitgliedern rege gehalten. Ihr verdankte es die Hanse, daß sie ihre kommerzielle Vormachtstellung im nördlichen Europa gewahrt oder verbessert hatte in diesem Zeitraum. Sie ermöglichte es der Hanse auch, für die wichtigsten Fragen der Schiffahrt und des Handels allgemeingültige Grundsätze aufzustellen und durchzuführen.

II. Schiffahrtspolitik und Handelssystem der Hanse.

1. Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Hanse.

a) Die Entwicklung eines hansischen Seerechts.

Es war zunächst der Verkehr nach dem Zwijn, dem Hafen von Brügge, der in einem größeren Kreise der deutschen Seefahrer in früher Zeit wesentlich gleiche seerechtliche Anschauungen und Satzungen zur Folge hatte. Diese waren nicht Ausfluß der schöpferischen Tätigkeit einer einzelnen Stadt oder einer Anzahl deutscher Städte, sondern bildeten sich autonom unter den Seefahrenden selbst heraus, die in den Hafenplätzen am Zwijn ihre Stütz- und Sammelpunkte im Verkehr mit den Niederlanden hatten. So entstand unter den Hamburgern dort jenes erste Schiffsrecht, das 1292 vom Rat ihrer Heimatstadt dem Stadtrecht als ein Bestandteil desselben hinzugefügt wurde, in wenig abweichender Form 1299 vom Rate der Stadt Lübeck erlassen und im Anfang des 14. Jahrhunderts auch in das Stadtrecht von Bremen aufgenommen wurde.[1]) Daß somit ums Jahr 1300 der wichtigste Teil des deutschen Seeverkehrs überwiegend dieselben Rechtsvorschriften anerkannte, war eine Folge der Gleichartigkeit in den Voraussetzungen und Bedingungen, die für den hansischen Schiffsverkehr nach Flandern bestanden.[2])

[1]) Vgl. den Abdruck des hamburgischen Schiffsrechts von Kiesselbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 86ff., früher von Lappenberg, Hamb. Rechtsaltertümer, S. 75ff.; des lübischen Lüb. UB. II n. 105, des bremischen von Ölrichs, Sammlg. alter und neuer Gesetzbücher der Stadt Bremen, S. 291ff.

[2]) Vgl. Kiesselbach, Grundlage und Bestandteile des ältesten hamburgischen Schiffsrechts, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 49—86 passim.

Wie im niederdeutschen Seeverkehr mit Flandern die Rechtssatzungen der hamburgischen Seefahrer als die am besten den allgemeinen Anschauungen und Erfordernissen entsprechenden herrschende Geltung erlangten, so war im Gebiet der Ostsee, zunächst wenigstens für die große Zahl der Städte lübischen Rechts, das in Lübeck aus- und weitergebildete Seerecht natürlich vorbildlich und Quelle der Rechtsbelehrung.

In Flandern aber machte der deutsche Seeverkehr auch in einer für die Ausgestaltung eines hansischen Seerechts folgenreichen Weise die Bekanntschaft fremder Seerechtssatzungen. Bereits hatte der Seeverkehr an der atlantischen Küste zwischen der Pyrenäischen Halbinsel einerseits, Westfrankreich, Flandern, England andererseits eine Anzahl seerechtlicher Grundsätze entwickelt. Die Zusammenstellung derselben wurde als Rooles d'Oléron bezeichnet. Die nahe beieinanderliegenden Brennpunkte dieses Seeverkehrs waren die Insel Oléron und die Häfen La Rochelle und Brouage. Schon früh waren diese Satzungen nach Kastilien und England übertragen worden. Auch in Flandern hatten sie Aufnahme gefunden. In flämischer Übersetzung hatte der Seegerichtshof zu Damme sie sich angeeignet und als Vonnesse van der Zee oder Waterrechten ten Damme zur Grundlage seiner seegerichtlichen Entscheidungen gemacht.[1]) Die Bedeutung des Seegerichtshofs zu Damme, die aus der Zeit der Hochblüte Dammes als großer internationaler Hafenplatz in Flandern für den nord- und westeuropäischen Verkehr herstammte, behauptete sich noch lange, nachdem Damme hinter Sluys als Seehafen zurückgetreten war.[2]) Dieses Wasserrecht lernte im Lauf des 14. Jahrhunderts auch der hansische Seeverkehr in Flandern kennen und würdigen und übertrug es ins hansische Gebiet.[3]) Zu allgemeiner Verbreitung dort verhalf demselben aber ein besonderer Umstand.

Dem Hansetag zu Lübeck im Jahre 1407 unterbreitete das Kontor zu Brügge eine Anzahl Anträge, darunter einige, die die Klarstellung seerechtlicher Fragen durch geeignete Verfügungen der

[1]) Gedruckt von Schlyter, Corpus juris Sveo-Gothorum, VIII S. 425—455 in 24 Artikeln, vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 174 f., 175 Anm. 1, Wagner, Handbuch des Seerechts, S. 43 f.

[2]) Vgl. z. B. das auch schon von v. d. Ropp, i. Ztschr. f. Rechtsgesch., XII S. 81 f. mitgeteilte Schreiben Danzigs, Hans. UB. VI n. 1024.

[3]) Vgl. z. B. Hans. UB. IV n. 829.

Hanse begehrten, Tiefladung der Schiffe und Behandlung des Seewurfs. In beiden Punkten verwies die Hanse das Kontor auf den Weg der Selbsthilfe.[1]) Das scheint denn auch alsbald geschehen zu sein. Unter Hinzuziehung der in Flandern anwesenden hansischen Schiffer entwarf das Kontor nicht bloß Bestimmungen, die den Seewurf einheitlich und klar für die Hansen regeln sollten, sondern es versuchte gleichzeitig auch eine ganze Reihe anderer Fragen seerechtlichen Charakters schriftlich zu fixieren und zusammenzufassen. Diese Zusammenstellung nennt sich selbst „die ordinancie, die de scippers en de coopluden met malkanderen begheren van schiprecht". Sie war somit ein Antrag, der einer bestimmten oberen Behörde zur Begutachtung und Genehmigung vorgelegt wurde, wahrscheinlich der hansischen Gesandtschaft, die sich im Sommer 1407 in den Niederlanden aufhielt.[2]) Sie wurde von dieser gutgeheißen. In den Städten des Bundes, wo es Angelegenheiten seerechtlicher Natur zu entscheiden gab, fand sie schnell Aufnahme. Sie war in der großen Mehrzahl ihrer Bestimmungen autonom, einige entstammten dem Hamburger Schiffsrecht, einige andere dem Dammer Wasserrecht. Es ist bezeichnend, daß abermals ein Fortschritt in der Ausbildung eines hansischen Seerechts von dem Kreise der in den Niederlanden verkehrenden Hansen ausging. Sehr bald erscheint dann diese Ordinanzie in den Handschriften verbunden mit dem Dammer Wasserrecht. Beide gemeinsam gewannen in den hansischen Seestädten binnen kurzem Verbreitung und wurden zu Rate gezogen, wenn das eigene örtliche Seerecht Lücken aufwies oder veraltet erschien oder auch die hansischen Satzungen seerechtlicher Natur nicht anwendbar waren. Selbst Breslau erhielt anscheinend 1447 von Lübeck eine Abschrift der Ordinanzie.[3])

[1]) HR. 1. V n. 392 § 26, 6. 8.

[2]) Nachweis von Wagner i. Ztschr. f. Handelsrecht, 27 S. 394ff., vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 175; über die Abfassungszeit der ältesten Handschriften Wagner a. a. O. S. 402 gegen Koppmann a. a. O. S. 177 u. Anm. 6. Abdruck der Ordinanzie bei Schlyter, Corpus, VIII S. 451—466; 28 §§ in der ursprünglichen Fassung. Vgl. den Abdruck bei ter Gouw, Geschied. van Amsterdam, II S. 168ff.

[3]) Vgl. Wagner i. Ztschr. f. Handelsrecht, 27 S. 399ff. Doch ist seine Ansicht, man habe durch Übernahme des Wasserrechts die Anrufung des Dammer Gerichtshofs durch die hansischen Kaufleute und Schiffer unmöglich

Die Aufnahme der Ordinanzie und des Dammer Wasserrechts im Gebiet der Ostsee dürfte wesentlich gefördert worden sein dadurch, daß Wisby schon frühzeitig im 15. Jahrhundert sich Abschriften von ihnen verschaffte und ihre Satzungen bei seinen seegerichtlichen Entscheidungen heranzog. Mit Wisby stand es ähnlich wie mit Damme. Nachdem seine Blüte als Handelsplatz und Brennpunkt des Seeverkehrs in der Ostsee längst vergangen war, blieb der alte Nimbus doch noch lange an dem Ort haften und erfreuten sich der Seegerichtshof zu Wisby und seine Entscheidungen noch lange eines bedeutenden Rufs.[1]) Dies um so mehr, da wohl von vornherein Wisby seine Rechtsquellen durch die Aufnahme lübisch-rechtlicher Bestimmungen vermehrt hatte und dadurch den Bedürfnissen des größeren Teils der bei ihm Rechtsuchenden entgegengekommen war. Die Verbindung dieser drei verschiedenartigen Bestandteile, des Dammer Wasserrechts, der Ordinanzie der hansischen Kaufleute und Schiffer und einer Anzahl seerechtlicher Bestimmungen Lübecks, erlangte, nachdem Gottfried von Gemen sie 1505 zuerst gedruckt hatte, als das gotländische Wasserrecht oder Wisbysche Seerecht überraschend weite Verbreitung im nördlichen Europa.[2])

Auch die Gesamtheit der Hansestädte zeigte sich seit den letzten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts bestrebt, immer mehr Fragen seerechtlicher Natur, häufig unter Zuhilfenahme der einzel-

---

machen wollen, wohl nicht zu halten. Die von ihm angezogene Stelle HR. 1. V n. 185 § 16 bezieht sich auf das Schiffsvolk und die von ihm hervorgehobenen Bestimmungen des hamburgischen, lübischen, bremischen Schiffsrechts schließen die Anrufung fremden Rechts durch einen Hansegenossen gegen einen Hansegenossen im allgemeinen aus. Handelte es sich aber um Streitigkeiten zwischen Hansen und Flämingern, so wurden dieselben auch später vom Kontor vor das Dammer Gericht verwiesen, vgl. z. B. HR. 1. VII n. 335—337, 339, 484, 800 § 18. Auch der Zweifel Wagners, S. 408 f., daß die Ordinanzie in Lübeck gegolten habe, ist wohl nicht berechtigt. Die Nichtübereinstimmung nur eines Artikels mit dem lübischen Recht würde in Lübeck schwerlich entscheidend gewesen sein für die Ablehnung der ganzen Rechtsquelle. Von der Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 197 ff.

[1]) Vgl. Hans. UB. VI n. 594, vgl. 610, HR. 2. III n. 305, auch Lüb. UB. VIII n. 752 u. Anm. 1, Hirsch, Danzig, S. 78 ff.

[2]) Abdruck von Schlyter, Corpus, VIII S. 183—258, vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 176 f., Wagner i. Zeitschr. f. Handelsrecht, 27 S. 409.

städtischen Normen, später auch der Ordinanzie, einheitlich für das ganze Gebiet der Hanse und ihres Seeverkehrs durch wiederholt revidierte und erneuerte Statuten zu regeln. Zu einer auch nur annähernd vollständigen Zusammenfassung des hansischen Seerechts kam es im 15. Jahrhundert nicht.[1]) Doch ragen die Hansetage 1412, 1417, 1418, 1434, 1447 und 1470 durch die große Berücksichtigung, die sie dem Seerecht zuteil werden ließen, hervor. 1482 erließ die Hanse eine ausführliche Schifferordnung, zu der wiederum die hansischen Schiffer im Westen den Anlaß gaben.[2])

In der Rechtsbildung der einzelnen Hansestädte tritt der Einfluß der Ordinanzie und des Dammer Wasserrechts natürlich ganz besonders für Hamburg hervor. In dem 1497 auf Beschluß des Rats von dem damaligen Bürgermeister Dr. Langenbeck revidierten Stadtrecht zeigt das Schiffsrecht verglichen mit dem von 1292 eine besonders eingehende Überarbeitung und systematische Gruppierung des Stoffs. Die noch brauchbaren Bestimmungen des alten wurden mit den wichtigsten Satzungen der Ordinanzie und des Wasserrechts verbunden. Organisch damit verarbeitet erscheinen Vorschriften des alten römischen Rechts über den Verlust von Gütern durch Seewurf, Schiffbruch und andere Umstände.[3]) Es geschah in der hansischen Seerechtsbildung früher als auf anderen Gebieten des Rechts, daß die Heranziehung römisch-rechtlicher Verordnungen nützlich erschien.[4]) Dafür, daß durch das kanonische Recht die Verordnungen des römischen über das Strandrecht früher als andere im hansischen Gebiet bekannt geworden sind, spricht auch die Tatsache, daß ebenfalls Hamburg schon 1423 als Schiedsrichter in einem Streit zwischen Lübeck und Herzog Adolf von Schleswig über die Ausübung des Strandrechts durch den letzteren sich für seine gegen die Ansprüche des Herzogs ausfallende Entscheidung auch auf das kanonische und römische Recht bezog.[5])

---

[1]) Vgl. HR. 2. VII n. 338 § 194.4, 203.5.

[2]) Vgl. über sie später S. 359.

[3]) Abdruck von Lappenberg, Hamb. Rechtsaltertümer, S. 306 ff.

[4]) Lappenberg, Hamb. Rechtsaltertümer. S. CLI f.

[5]) Hans. UB. VI n. 531. — Über Danzig als Seegerichtshof vgl. Hirsch, Danzigs Handels- u. Gewerbsgesch. S. 75 ff; 1457 erhielt die Stadt von König Casimir von Polen die Landeshoheit in allen seerechtlichen Angelegenheiten, vgl. früher in diesem Band S. 164.

Durch alle diese von der Hanse aufgenommenen oder ausgebildeten Rechtssatzungen und Verordnungen mannigfaltigen Ursprungs und zugleich durch die urkundlichen Nachrichten, die von der Anwendung derselben in bestimmten Fällen Kenntnis gaben, wird ein Einblick auch in das Getriebe und den Charakter der hansischen Schiffahrt und Schiffahrtspolitik vermittelt.

b) Die hansische Seeschiffahrt.[1])

Die völkerverbindende Eigenschaft des Meeres erhielt im nördlichen Europa in der Tätigkeit des hansischen Kaufmanns und Schiffers ihren vollendetsten Ausdruck. Ihr Verdienst war es, daß die Gebiete der Nord- und Ostsee ein einziges zusammenhängendes Kultur- und Wirtschaftsgebiet geworden waren. Um die Mitte des 14. Jahrhunderts waren sie fast die alleinigen Inhaber des Güterumsatzes und der Verkehrsbewegung zwischen den Völkern. Es war im allgemeinen der Höhepunkt ihrer Handelsvorherrschaft überhaupt. Und noch am Ausgang des Mittelalters waren sie den Konkurrenten, die inzwischen Anteil am nordeuropäischen Handel und Verkehr erworben hatten, in allen Richtungen überseeischen Verkehrs mehr oder minder stark überlegen. Diese Überlegenheit beruhte einerseits auf der geographischen Lage der Hansestädte. Nicht minder wirksam aber war es, daß in Frankreich, England, den drei skandinavischen Reichen Städtewesen und Bürgertum in ihrer Entwicklung gehemmt oder doch verzögert wurden durch die politischen Verhältnisse, innere Unruhen und langwierige äußere Kriege. Dadurch war eine dauernde, gleichmäßige, eindringende Fürsorge für die wirtschaftliche Wohlfahrt dort ausgeschlossen. Es gab nun zwar auch in Deutschland keine Reichshandels- und Reichsschiffahrtspolitik. Auch die Politik der niederdeutschen Territorialherren beschäftigte sich in dieser Periode, außer im Staat des deutschen Ordens und dort zu dessen Verderben, nicht mit den wirtschaftlichen Angelegenheiten der Städte. Aber diese Umstände und ihre auch in politischer Hinsicht zumeist große Unabhängigkeit setzten die niederdeutschen Städte instand, ihre wirtschaftspolitischen Ziele im wesentlichen unbeeinträchtigt zu verfolgen, die Vorgänge im

[1]) Das folgende zum Teil bereits veröffentlicht in: Zu Friedrich Ratzels Gedächtnis, 1904, Zur hansischen Schiffahrt, S. 23—38.

Ausland, die Verlegenheiten ihrer Herren geschickt, je nachdem vorsichtig oder rücksichtslos, auszunutzen. Ihre Vereinigung in der Hanse vollends gab diesen Bestrebungen der einzelnen einerseits den breiten Rückhalt an der Gesamtheit. Sie setzte andererseits eine mit der Zeit immer einheitlicher werdende und ins einzelne gehende gesamtstädtische Politik an die Stelle der einzelstädtischen.

Die Entwicklung des hansischen Seehandels, die für jene Zeiten und gemessen an den Leistungen der anderen damaligen seefahrenden Nationen des nördlichen Europa großartig genannt werden darf, wäre ohne eine große hansische Handelsflotte unmöglich gewesen. Reederei und Schiffsbau mußten in den Hansestädten vorhanden sein, um dem Seehandel die Beförderungsmittel zur Verfügung zu stellen, die Unabhängigkeit und Bewegungsfreiheit zu geben, durch die er in den Stand gesetzt wurde, sich zum Vermittler der Handelsbeziehungen zwischen den verschiedenen Völkern und Ländern zu machen. So war die hansische Schiffahrt das wichtigste Hilfsmittel des hansischen Handels. Daher war besonders eingehend die Fürsorge, die von den Hansestädten einzeln oder als Ganzes aufgewandt wurde, um auf jede Weise ihre Schiffahrt zu fördern und zu sichern, das Verhältnis derselben zum Handel zu regeln und eine Konkurrenz der Ausländer mit ihr zu unterdrücken.

Seeschiffe wurden im Mittelalter wohl in allen Hansestädten, die sich für Seehäfen halten durften, in mehr oder minder ausgedehntem Maß gebaut. Die meisten von diesen, ganz besonders die an der Ostsee gelegenen, erfreuten sich der natürlichen Gunst ausgedehnter Waldungen in ihrer Nähe. Insbesondere Stettin, Danzig und Riga standen durch breite und wasserreiche Ströme in bequemster und billigster Verbindung auch mit Hinterländern voll unerschöpflicher Wälder. Der große Holzreichtum der Ostseeländer machte sich auch in einer starken Ausfuhr von Hölzern aus den hansischen Häfen geltend. Diese Plätze waren ferner die Hauptstätten der anderen für den Schiffsbau erforderlichen Waldprodukte Pech und Teer, die zugleich ebenfalls wichtige Ausfuhrartikel derselben bildeten. Ein weiteres für den Schiffsbau unentbehrliches Material, das Eisen, wurde von den Hansestädten der Ostsee vornehmlich aus Schweden bezogen. Mit der Herstellung der Anker beschäftigte sich in manchen, z. B. in Danzig, Elbing, Stralsund, eine besondere Gruppe innerhalb des einflußreichen

Schmiedeamts, die Ankerschmiede.[1]) In keiner größeren Seeschiffbau treibenden Hansestadt fehlte das Amt der Reepschläger, von denen Hanf und Flachs, die man besonders aus Livland bezog, zu den großen geteerten Schiffstauen verarbeitet wurden. Noch jetzt erinnern in so vielen Städten unserer Küsten Reepschlägerstraße und Reeperbahn an das alte Gewerbe.[2])

Der Schiffsbau selbst erfolgte auf einem von jeder Stadt dazu bestimmten Platz längs des Flusses oder Hafens, der in den Ostseestädten die Bezeichnung Lastadie[3]) führte. Auch sie hat sich in zahlreichen von ihnen bis auf die Gegenwart erhalten. Dort befanden sich die Werften, nur dort durften Neubauten und Ausbesserungsarbeiten vorgenommen werden, soweit sie nicht mit einem Aufslandziehen der Schiffe, dem sogenannten Braken, verbunden waren. Denn hierfür war vielfach ebenfalls ein besonderer Platz, die sogenannte Brakbank, z. B. in Lübeck und Danzig, bestimmt.[4]) Die einzelnen Stellen der Lastadie wurden vom Rat wohl gewöhnlich an die einzelnen Schiffsbauer verpachtet.

Der Beruf der Schiffsbauer scheint lange Zeit nicht als Handwerk angesehen und in den einzelnen Städten als Amt wie andere Gewerbe organisiert gewesen zu sein. Dafür spricht weniger der Umstand, daß Amtsrollen der Schiffsbauer erst aus dem Beginn der Neuzeit erhalten sind,[5]) als der, daß noch im Anfang des

[1]) Vgl. Francke, Stralsunder Straßennamen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1879 S. XXXI, Töppen, Elbinger Antiquitäten, S. 84, Hirsch, Danzig, S. 324.

[2]) Vgl. Lemcke, Die älteren Stettiner Straßennamen, S. 16, Francke, Stralsunder Straßennamen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1879 S. XLVII, Töppen, Elbinger Antiquitäten, S. 33, 84, 112, 116, 125, 191, Hirsch, Danzig, S. 324, Koppmann, Kämmereirechnungen d. Stadt Hamburg I S. XLVI, III S. XXXI, Rüdiger, Hamburger Zunftrollen, S. 200ff., Bodemann, Lüneburger Zunftrollen, S. 228, Wehrmann, Lübecker Zunftrollen, S. 380ff. Livl. UB. IX n. 593, Stieda und Mettig, Schragen der Gilden und Ämter der Stadt Riga, S. 15, 37.

[3]) Lastadie, ein uns vermutlich durch Flandern vermitteltes Lehnwort, bezeichnete ursprünglich den Ballast, der von den Schiffen nicht in den Hafen, sondern an einer bestimmten Stelle des Ufers ausgeworfen, dann den Platz selbst, wo er ein- und ausgeladen werden sollte. Die Belege für das Vorhandensein der Lastadie im Mittelalter von Lübeck bis Narwa sind zahlreich.

[4]) Vgl. Pardessus, Collect. des lois maritimes, III S. 463f. § 1—3, Wehrmann, Lüb. Zunftrollen, S. 408.

[5]) Vgl. Rüdiger, Hamb. Zunftrollen, S. 241 (1514), Wehrmann, Lüb. Zunftrollen, S. 405 (1560), Baasch, Beitr. z. Gesch. d. deutsch. Seeschiffbaus usw.

15. Jahrhunderts angesehene Mitglieder des Rats in Stralsund dies Gewerbe betrieben. Denn das lübische Recht, das hier galt, versagte Handwerkern die Aufnahme in den Rat.[1])

Der Schiffsbau wurde in den Hansestädten der Ostsee viel lebhafter und umfangreicher als in denen der Nordsee betrieben. Das hing mit der in kommerzieller Hinsicht vorherrschenden Stellung des Ostseegebiets zusammen, beruhte aber auch darauf, daß die Zahl der Seehäfen hier erheblich größer, die Verhältnisse der Rohmaterialienbeschaffung erheblich günstiger waren. Nicht selten suchte auch die Reederei in den Nordseehäfen und im nichthansischen Westen ihre Bedürfnisse an Schiffen durch Ankäufe in den Ostseestädten zu befriedigen.

Die Frage nach Perioden einer besonderen Blüte des hansischen Schiffsbaus läßt sich im wesentlichen nur durch Vermutungen beantworten. Dauernde, stetige Nahrung erhielt er durch den Abgang von Schiffen infolge der geringen Dauerhaftigkeit, der sehr zahlreichen Unglücksfälle auf See und infolge von Kaperei. Die häufigen Kriege im nördlichen Europa mit dem unvermeidlich in ihrem Gefolge erscheinenden Seeraub steigerten aber zu Zeiten den Verbrauch an Schiffen beträchtlich. Wiederholt scheinen daher Kriegsperioden den Schiffsbau in Hansestädten bedeutend belebt zu haben. So wirkte wahrscheinlich der Krieg der mecklenburgischen Vitalienbrüder gegen Königin Margrethe von Dänemark im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts zunächst auf den Schiffsbau in Rostock und Wismar, aber auch wohl in den anderen wendischen Städten. Und sicher war dies der Fall mit dem Krieg der Holsten und später auch der wendischen Städte gegen König Erich von Pommern 1404—1435. In Stralsund stieg die Zahl der benutzten Werftplätze auf der Lastadie von 13 im Jahr 1393 auf 21 im Jahr 1428 und verminderte sich erst nach 1437 wieder; die Pacht, die 1393 für jeden Platz 31 M. sundisch betragen hatte, war 1428 auf 44 M. 10 ß gestiegen und sank auch erst nach 1437 wieder.[2]) Umgekehrt gestatten die Einnahmen der Kämmerei Elbings aus

---

S. 140 (Rostock 1504), S. 271. Dagegen sind Schiffsbauerbruderschaften erheblich älter, vgl. Baasch S. 9, 136, 197f.

[1]) Vgl. Reuter i. Pomm. Jbb. II S. 170ff. Es ist zu bedauern, daß noch immer eine Geschichte des Schiffbauergewerbes fehlt.

[2]) Vgl. Reuter, i. Pomm. Jbb. II S. 170ff.

der Lastadie — 1404 : 11 M. 20 scot preußisch, 1409 : 6 M. 11 scot, 1410 : 1 M. 4 scot, 1414 ebensoviel — den Schluß, daß dort der Schiffsbau im Anfang des 15. Jahrhunderts noch in Blüte stand. Noch Jahre vor dem verderblichen Krieg des Ordens mit Polen, wahrscheinlich in ursächlichem Zusammenhang mit dem starken Aufblühen des Danziger Schiffsbaus verminderte er sich dann schnell und durch den Krieg und andere unglückliche Veränderungen der nächsten Jahrzehnte wurde er vollends geknickt.[1])

Die Beschaffenheit ihrer Häfen übte wahrscheinlich keinen Einfluß auf den größeren oder geringeren Umfang des Schiffsbaus der Hansestädte aus. Denn jene war ganz allgemein weder dem Seeverkehr größerer Schiffe noch dem Bau solcher förderlich. Die Tiefe der Flußmündungen und Häfen von der Newa die Küste entlang bis zum Zwijn und zur Themse war gering, teilweise in fortschreitendem Versanden. Sie betrug wohl bei den meisten und wichtigsten nicht mehr als 7—10 Fuß. Technische Kenntnisse, Fertigkeiten und Hilfsmittel, um dem Übel wirksam abzuhelfen, mangelten. Nur schwer entschlossen sich daher auch die Städte, große Kosten für die Vertiefung der Zugangsstraßen aufzuwenden. Beispiele dafür, daß dies geschah oder versucht wurde, wie 1288 und 1485 in Rostock, 1425 und vielleicht auch 1447 in Danzig, oft im 14. und 15. Jahrhundert in Brügge, um den Kanal zur See wenigstens bei einer Tiefe von sieben Fuß zu erhalten, 1471 in Utrecht, 1480 in Kampen, sind nicht eben zahlreich.[2]) In Lübeck begehrte die Gemeinde 1405 vom Rat Fürsorge für die Wasserverhältnisse der Trave und Wakenitz.[3]) Die Folge der fast durchweg ungenügenden Wasserverhältnisse war die, daß Seeschiffe mit voller Fracht häufig nicht bis an die Städte gelangen konnten, sondern auf der Reede durch Leichterschuten oder Bordinge geladen und gelöscht werden mußten, ein umständliches, zeitraubendes und die Waren nicht unwesentlich verteuerndes Verfahren. Die Wichtigkeit dieser Einrichtung machte es für die einzelnen Städte

[1]) Vgl. Töppen, Elbinger Antiquitäten, S. 53.

[2]) Vgl. Stein, Beiträge z. Gesch. der deutschen Hanse, S. 28 Anm. 1, Daenell, Der Ostseeverkehr usw. i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 22f., dazu Burman, Utrechtsche Jaarboeken, III S. 59, Kamper Chroniken I S. 27f.

[3]) Chroniken d. deutschen Städte 26 S. 398 § 17. Über die erste Verwendung einer Art Bagger im Hafen Lübecks 1541 vgl. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. XCV Anm. 3.

notwendig, ihr Aufmerksamkeit zuzuwenden, ihre Benutzung zu regeln.[1])

Waren die Städte aber auch von dem geringen Nutzen der Vertiefungsversuche der Wasserstraßen überzeugt, so suchten sie doch mit verschiedenen Mitteln einer fortschreitenden Verflachung derselben vorzubeugen. Allenthalben war mit schweren Geldbußen, in manchen Städten sogar mit Todesstrafe bedroht das Ausschütten von Ballast aus den Schiffen in den Hafen, in die Fahrstraße bis an die See, in Danzig noch bis auf eine Seemeile im Umkreis der Weichselmündung.[2]) Vor allem aber sollten Molenbauten, die Errichtung von Pfahlwerken und Steindämmen sowie die Einengung der Flußrinnen durch Bollwerksbauten, eine Versandung und Verschlammung der Flußmündungen und Häfen verhindern. Doch gehören solche Bauten wohl überwiegend erst dem 15. Jahrhundert an. Der auffallende Erfolg, den sie in Danzig hatten, regte in den sechziger Jahren des 15. Jahrhunderts Lübeck zu ähnlichen Unternehmungen größeren Maßstabs an der Trave an. Kundigen Wasserbaumeistern aus Preußen wünschte es die Leitung der Arbeiten zu übergeben. Der Plan der Regulierung und Befestigung der Travemündung wurde 1466 ausgeführt und der Nutzen zeigte sich bald.[3]) Die Kosten der Herstellung und Unterhaltung solcher Bauwerke ließen sich die einzelnen Städte vom Schiffsverkehr, von den

---

[1]) Vgl. für Lübeck HR. 2. V n. 792, 832, Siewert, Die Rigafahrer in Lübeck, Hans. Gesch. Qu. N. F. I S. 202ff., für Stralsund Hans. UB. I n. 810, Stralsunder Chroniken hg. v. Mohnike u. Zober, I S. 163f., für Danzig HR. 1. VIII n. 239 § 2, Pardessus, Collect des lois maritimes, III S. 463 § 1, 464 § 4—6, für Riga Napiersky, Quellen des rigischen Stadtrechts, S. 199 § 15, vgl. S. 210 § 11, 214 § 11, 228 § 15, für Pernau HR. 2. II n. 701 § 12. Allgemein die Ordinanzie bei Schlyter, Corpus, S. 463 § 22, für London HR. 2. V n. 263 § 28, für den hansischen Seeverkehr mit Nowgorod Buck, Der deutsche Kaufmann in Nowgorod, Diss. S. 19.

[2]) Vgl. für Wismar bes. zahlreiche Verordnungen seit 1345 bei Burmeister, Bürgersprachen, u. Meckl. Urk.buch passim, für Bremen Ölrichs, Sammlg. von Gesetzbüchern Bremens S. 711 § 210, für Hamburg Koppmann, Hamb. Kämmereirechnungen I S. 148, 374, 375, 445, 446, für Danzig Pardessus, Collect. des lois maritimes, III S. 465 § 7, 8 u. Hans. UB. VI n. 951 (schon 1431), für Stockholm Clason, Stockholms återfunna stadsböcker från medeltiden, i. Svensk hist. Tidskrift 23 S. 108.

[3]) HR. 2. V n. 448, 792, 794 § 11, Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 285, Chronicon Sclavicum, hg. v. Laspeyres, S. 253 (beide zu 1465).

Schiffern und Kaufleuten, durch eine Abgabe, das sogen. Pfahlgeld, erstatten.[1]) Auch diese Einrichtung übernahm Lübeck 1466 von Danzig und begegnete den Protesten der über diese Neuerung unwilligen anderen Städte vor allem durch den Hinweis, daß das Pfahlgeld nur ein Achtel der Kosten betrage, die der Seeverkehr in Lübeck früher durch die Löschung und Ladung mit Prähmen gehabt habe.[2])

Wegen der Mangelhaftigkeit der Wasserverhältnisse der hansischen Häfen erhob sich in hansischen Kreisen gegen eine Vergrößerung der Schiffe Widerstand. Man versuchte ihre Größe den vorhandenen Wasserverhältnissen anzupassen. Im Anfang des 15. Jahrhunderts suchte die Ordinanzie in dieser Richtung auf den hansischen Schiffsbau einzuwirken.[3]) 1412 schlug der Hansetag zu Lüneburg eine Verordnung vor, daß kein in Hansestädten gebautes Schiff mehr als 100 Last Tragfähigkeit und vollbefrachtet mehr als 6 Ellen, d. h. 12 Fuß Tiefgang haben dürfe.[4]) Es blieb nun zwar in der Hanse bei diesem Anlauf, jedoch in etlichen Hansestädten erließ man noch im 16. Jahrhundert entsprechende Bestimmungen für den örtlichen Schiffsbau.[5])

Trotz der übereinstimmenden Seichtheit der hansischen Häfen zeigt aber die Entwicklung der Größe der in den einzelnen Hansestädten gebauten und von ihnen verwendeten Schiffe je nach den verschiedenen Städtegruppen nicht unerhebliche, charakteristische Verschiedenheiten. Im Schiffsbau Hamburgs und der wendischen, wohl auch der pommerschen und süderseeischen Städte erfolgte während des 14. und namentlich während des 15. Jahrhunderts eine Veränderung in der Größe der Schiffe, ein Fortschreiten von kleineren zu größeren Laderäumen nicht. Die obere Grenze der

[1]) Das Pfahlgeld zur Instandhaltung des Tiefs bei Balga und seiner Uferbefestigungen wurde z. B. in Elbing, Braunsberg und Königsberg, den drei daran interessierten Städten, erhoben, Töppen, Elbinger Antiquitäten, S. 53, 54. Das Bäckeramt in Reval setzte die Hälfte bestimmter Mitgliederbußen für die dortigen Hafenbauten aus, Livl. UB. IX n. 258 § 33. Auch in nichthansischen Städten, wie Amsterdam und Stockholm z. B., wurde Pfahlgeld erhoben, Hildebrand, Sveriges Medeltid, I S. 622.

[2]) HR. 2. V n. 789—793, 794 § 11, 801—803, 820, 822, 825, 826 § 1, 827, 832, Lüb. Chron., hg. von Grautoff, II S. 285.

[3]) Schlyter, Corpus, VIII. S. 463 § 20.

[4]) HR. 1. VI n. 68A § 41, 42, B § 28.

[5]) Vgl. Baasch, Beitr. usw. S. 9, 165.

in ihnen als klein bezeichneten Schiffe lag bei einer Tragfähigkeit von 24 Lasten. Schiffe von 100 und mehr waren selten. Auch in den folgenden Jahrhunderten hielten Reederei und Schiffsbau dieser Städte an ihrer Vorliebe für kleinere Schiffe auffallend starr fest.

Im Gegensatz hierzu entwickelte sich der Schiffsbau in Preußen und wie es scheint auch in Riga. Faßt man nur die private Reederei ins Auge, so war allerdings noch um die Wende des 14. Jahrhunderts ein auffallender Unterschied in der Größe ihrer Schiffe gegenüber den wendischen anscheinend nicht vorhanden. Ein ganz anderes Bild jedoch gewährt der Schiffsbau, der unter Anregung und auf Veranlassung des deutschen Ordens erfolgte, dessen Handel und Reederei um 1400 in höchster Blüte standen. Schon um diese Zeit waren die Schiffe des Ordens denen seiner Untertanen an Größe erheblich überlegen und übertrafen dieselben in den folgenden Jahrzehnten immer mehr. Um 1420 ließ er Schiffe von wahrscheinlich 200 und mehr Lasten bauen. Der von ihm gegebenen Anregung folgte dann bald die Reederei seiner Untertanen. Die durchschnittliche Größe ihrer Schiffe übertraf von Jahrzehnt zu Jahrzehnt mehr die der wendischen. Die Folge der zunehmenden Großräumigkeit der preußischen und rigischen Schiffe war aber die, daß ihnen durch ihren Tiefgang der Besuch einer Anzahl westlicher, namentlich niederländischer Häfen mehr und mehr unmöglich wurde, in denen die Schiffe der anderen Hansen offenbar ohne größere Unbequemlichkeiten aus- und einlaufen konnten.[1])

In beiden Fällen bestimmte wohl in erster Linie die Art der Haupthandelsgüter die abweichende Entwicklung. Hamburg und die wendischen Städte beherrschten den Handel mit den wertvollen, aber wenig Raum beanspruchenden Stückgütern zwischen dem Osten und Westen Europas. In Preußen und Riga bestand die Ausfuhr größtenteils in billigen Massengütern, besonders Getreide und Holz, die Rückfracht aus dem Westen größtenteils in Salz, Waren also, die möglichst große Schiffsräume verlangten, um nicht zu sehr durch Fracht- und andere Unkosten belastet zu werden.

---

[1]) Vgl. oben Band I S. 402 ff. Wenn Hirsch, Einleitung zu C. Weinreichs Chron. S. XVII die Größe des Krawels auf 2250 Last, die durchschnittliche der Baienfahrer auf 800 bis 1400 angibt, so ist jedesmal eine Null zu streichen.

Vergleicht man diese Verhältnisse des Schiffsbaus und der Reederei in den Hansestädten mit denen der Nichthansen, die auf den nördlichen Meeren Schiffahrt unterhielten, so zeigen sich auch da beachtenswerte Unterschiede. Die Handelsfahrzeuge der Skandinavier, denen im späteren Mittelalter ein eigener Fernverkehr zur See fast ganz fehlte, waren und blieben von sehr kleinem Raumgehalt. Die Reederei der Engländer war im Mittelalter dem Umfang nach verhältnismäßig nicht bedeutend, aber die Tragfähigkeit ihrer Schiffe war schon im 14. Jahrhundert groß, scheint dann stabil geblieben und in der späteren Zeit des 15. Jahrhunderts derjenigen der preußischen Schiffe am ähnlichsten gewesen zu sein. Hingegen zeigt sich bei den Holländern eine fortschreitende Entwicklung des Schiffsbestandes nach Stattlichkeit und Anzahl der Fahrzeuge. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts wurden im Verkehr der Holländer mit Livland Schiffe von 60—150 Lasten als der Durchschnitt angesehen. In den folgenden Jahrzehnten bevorzugten sie immer mehr im Fernverkehr die größeren Schiffe, darunter als besonders große solche vom Typ der Krawele, der von Spanien entlehnt sich anscheinend durch bessere Manövrierfähigkeit als die einheimischen und hansischen Schiffe auszeichnete. Holländer und Lombarden waren es bezeichnenderweise auch, die durch ihre Bestellungen den Schiffsbau in Danzig zur Herstellung von Krawelen seit den siebziger Jahren des 15. Jahrhunderts und die preußische Reederei zur Verwendung solcher Schiffe anregten.[1])

Will man sich von der Größe der mittelalterlichen hansischen Schiffe nach modernen Begriffen eine Vorstellung machen und rechnet die hansische Last, wie überwiegend angenommen wird, zu $2^1/_2$ Registertonnen,[2]) so entsprach ein Schiff von 100 Lasten einem modernen Fahrzeug von 250 Registertonnen. Es war nach den Gewohnheiten der wendischen Reederei groß, nach denen der preußischen mittelmäßig und muß nach unseren Begriffen klein genannt werden. Als unmöglich aber muß es bezeichnet werden, den durchschnittlichen Wert hansischer Schiffe des Mittelalters zum

---

[1]) Vgl. Daenell, Der Ostseeverkehr usw., i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 17ff., woselbst auch eine Anzahl Belege, die große Mehrzahl der anderen befindet sich in den mannigfaltigen Schadenverzeichnissen der Hanserezesse, des Urkundenbuchs, der Gesch. Qu. VI.

[2]) Stieda, Revaler Zollbücher, Hans. Gesch. Qu. V S. LXXXV.

Vergleich mit modernen Segelschiffspreisen ermitteln zu wollen.[1]) Denn der Preis war auch damals abhängig von der Seetüchtigkeit und dem Alter des Schiffes, von augenblicklichen Konjunkturen, die einen Verkauf günstig erscheinen ließen oder notwendig machten, und von so vielen anderen bei den Preisangaben nicht mitgenannten und darum unschätzbaren Faktoren. Selbst der Größe eines Schiffes geschieht in den seltensten Fällen bei der Angabe über den geschehenen Verkauf und den erzielten Preis Erwähnung.

Mannigfaltig waren die Schiffsarten,[2]) die im hansischen Verkehr verwendet wurden, aber schwerlich wird es gelingen, sich von dem Aussehen der meisten eine ganz deutliche Vorstellung zu machen. Im Frachtverkehr größeren Stils über See waren, abgesehen von den beiden kleineren Arten der Kreier und Bartzen, die sogenannten Koggen und Holke die meistbenutzten; wodurch sich beide voneinander unterschieden, ist wohl nicht festzustellen. Sicher scheint das zu sein, daß der Holk für gewöhnlich die Kogge an Größe übertraf, im großen Fernverkehr mit Massengütern sie zurückdrängte und im 15. Jahrhundert dafür die beliebteste Schiffsart war. Im 13. und 14. Jahrhundert hingegen war für Handels- und Kriegszwecke die Kogge das allergebräuchlichste hansische Fahrzeug, auch sie vielleicht, wie später das Krawel, entlehnt von einem südländischen Schiffstyp.[3]) Sie war nach den auf Siegeln und in Handschriften aus diesen Jahrhunderten erhaltenen Abbildungen ein breites, massig und gedrungen gebautes, vorn sogleich breit und rund ausladendes und hinten ebenso plump schließendes, meist einmastiges Fahrzeug. Vorn und hinten ragte es besonders hoch aus dem Wasser hervor und war zu Zwecken der Verteidigung gegen feindlichen Angriff wie der Holk und gelegentlich auch

[1]) Vgl. die Versuche von Stieda, Hans. Gesch. Qu. V S. LXVIff., sowie i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884, Schiffahrtsregister, S. 97f., eine Zusammenstellung von Preisen auch bei Hirsch, Danzig, S. 263f., u. für die Schiffe der Lübecker Bergenfahrer bei Bruns, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. XCIff. Eine Anzahl Angaben über Schiffspreise ist außerdem noch im hansischen Aktenmaterial verstreut vorhanden.

[2]) Vgl. für das 13. u. 14. Jahrh. die Zusammenstellung von Stieda, Hans. Gesch. Qu. V S. LXXXIIIff. Im 15. Jahrh. treten noch etliche Arten hinzu.

[3]) Von den alten skandinavischen sind die hansischen Schiffe völlig verschieden, dagegen hat die Cocca des Mittelmeeres größte Ähnlichkeit mit der hansischen Kogge.

kleinere Schiffsarten mit besonderen baulichen Einrichtungen versehen. Der vordere und hintere Teil des Schiffes waren kastellartig erhöht zu dem sogenannten Vor- und Hinterkastell. Letzteres wahrscheinlich die ältere und allgemein übliche Einrichtung, die ursprünglich hervorgegangen sein mochte aus dem Bedürfnis, den Platz des Steuermanns und Schiffsführers gegen überschlagende Wellen zu sichern und ihm die Möglichkeit eines besseren Überblicks über das Schiff und seine Umgebung zu gewähren, indem man auf der im hinteren Teil des Schiffes befindlichen Kajüte einen Aufbau errichtete. Mit Vorkastellen dagegen wurden durchaus nicht alle Schiffe versehen, und wenn in den Quellen die Rede ist von Flotten und Kriegsschiffen, so wird gewöhnlich zur Charakterisierung ihrer Stärke, ihres Gefechtswertes hervorgehoben, wie viele von der Gesamtzahl mit Vorkastellen versehen waren. Es waren wohl meist nur die großen Schiffe, die auch solche, in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts manchmal sogar doppelte, besaßen.[1]) Militärischen Zwecken wurde ferner der Mast dienstbar gemacht. Der Mastkorb, Mars, das Topkastell, wohl eine alte Einrichtung und ursprünglich nur zum Auslug bestimmt, erhielt dann eine Brustwehr mit Schießscharten. Nicht überall in der Fremde durften die hansischen Schiffe so erscheinen. Norwegen verlangte die Abrüstung des Mastkorbes, ehe sie anlegten. Im Mastkorb und auf den Kastellen fanden Schützen, auf letzteren auch kleinere Büchsen, auf dem Mitteldeck die größeren Schießwerkzeuge Aufstellung.[2])

Im Interesse der Wehrhaftigkeit hatte jedes Schiff seiner Bemannung entsprechend genügend Waffen und Munition mit sich zu führen, also Armbrüste mit Bolzen, Spieße, Harnische, Äxte. Das war sicherlich auch alte Gewohnheit in der hansischen Schiffahrt, dennoch hielt der Hansetag 1447 eine besondere Verfügung für nötig und erneuerte sie 1470, daß Schiffe von 100 Lasten für 20 Mann Waffen mit sich führen sollten, größere und kleinere je nach Verhältnis mehr oder weniger, bei Strafe einer Mark Goldes. Die einzelnen Hansestädte und die hansischen Kontore in London

---

[1]) HR. 1. VII n. 719, VIII n. 418, HR. 2. I n. 456, II n. 240, 307, 371, 373, 381, 388, IV n. 282, S. 471 Anm. 1, V n. 289, 364.

[2]) HR. 1. VIII n. 187, 422, 324, HR. 2. VII n. 535, vgl. Das norwegische Privileg der Hanse Hans. UB. IV n. 549 § 3, HR. 3. I n. 60 § 4.

und Brügge wurden angewiesen, die Ausführung dieser Vorschrift zu überwachen.[1])

Es war also im hansischen Schiffsbau überhaupt, ganz besonders aber beim Typ der Holke die Gewinnung tunlichst großer Laderäume bei verhältnismäßig kleinem Materialaufwand der Zweck. Schnelligkeit des Segelns vor allem war dadurch ausgeschlossen, war auch nicht beabsichtigt.[2]) Die lübischen Bergenfahrerschiffe standen 1440 den von den Holländern genommenen und gegen die Hansen verwendeten spanischen Fahrzeugen, hinter denen sie auch an Größe nicht unwesentlich zurückblieben, an Schnelligkeit nach. Aber bei günstigem Winde bewährten sich auch die hansischen Schiffe als brauchbare Segler und legten gelegentlich bedeutende Entfernungen in auffallend kurzer Zeit zurück. Für die Seefahrt von Antwerpen nach Hamburg und die Landreise weiter bis Lübeck scheinen im 15. Jahrhundert sieben Tage eine kurze Reisedauer gewesen zu sein. Die Entfernung zwischen Lübeck und Bergen ist gelegentlich einmal in neun, zwischen Lübeck und Danzig in vier, zwischen Lübeck und Reval in sechs Tagen zurückgelegt worden. Doch dies waren gewiß Ausnahmeleistungen. Denn sonst gebrauchte man für dieselbe Strecke zwischen Antwerpen oder Brügge und Lübeck über Hamburg öfter elf, selbst achtzehn Tage, zwischen Lübeck und Bergen für gewöhnlich drei bis vier Wochen, zwischen Lübeck und Danzig acht Tage, zwischen Lübeck und Reval zwölf.[3]) Gegen den Wind zu lavieren war den hansischen Schiffen so unbekannt wie den nichthansischen. War der Wind entgegen, so mußten sie stilleliegen und „up eren wind“ warten, und hatten sie bei solchem den Hafen verlassen und sprang er draußen um, so mußten sie wieder einlaufen.[4])

[1]) HR. 2. III n. 288 § 82, vgl. n. 403 § 2, VII S. 736 Anm. 1 § 1; VI n. 356 § 31. Vgl. die Ausrüstung des großen Krawels 1464 Hans. UB. IX n. 95, sowie später als hansisches Kaperschiff HR. 2. VI n. 549: 16 Büchsen.

[2]) Auch für die deutschen Segelschiffe der Ostsee in der Gegenwart wird dies und ihre geringe Manövrierfähigkeit im Vergleich mit den schwedischen, dänischen und amerikanischen betont, vgl. Allgemeine Schiffahrtszeitung, hg. v. Ramann, Jg. 2. n. 154.

[3]) Belege i. d. HR. 1 u. 2 zahlreich, für die Verbindung Lübeck-Bergen vgl. Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. C.

[4]) Von technischen Veränderungen im Schiffsbau und in der Nautik ist für die letzten Jahrh. des Mittelalters nichts bekannt; zu 1525 vgl. Hamb. Chron., hg. von Lappenberg, S. 47.

Unter den Namen hansischer Schiffe,[1]) — und dies gilt nicht nur für das hansische Gebiet, sondern für das christliche Mittelalter überhaupt — standen die religiösen an weitaus erster Stelle. Besonders bevorzugt bei der Namenwahl erscheint die Mutter Gottes, auch in den Verbindungen Marienknecht, Mariendrache, nächstdem erklärlicherweise Christofer, denn wie dieser Heilige das Christuskind ungefährdet durch die Flut getragen, so soll er auch das ihm geweihte Schiff sicher geleiten. Auch Länder- und Tagesnamen und ähnliche, gelegentlich auch Eigennamen kommen vor. Tiernamen dagegen scheinen sehr selten verwandt worden zu sein. Daneben begegnen abstrakte Benennungen, wie „de Wonder" als Name eines rigischen Holks, oder symbolische, wie „Bringeluck" eines Stockholmer Schiffs oder „Welvaren" oder das bezeichnende „Likkup" eines Danziger Kaperschiffes.

Was die Lastadiebücher Lübecks erst von 1560 ab, vom Jahr ihrer Anlegung, erkennen lassen, gilt ganz allgemein für Schiffsbau und Reederei in allen Hansestädten auch während des Mittelalters. Weitaus die meisten Neubauten wurden nicht von einzelnen Leuten, sondern von mehreren zusammen veranlaßt, und unter diesen Reedern befand sich fast ausnahmslos auch der Schiffer, der Kapitän.[2]) Die Anteile oder Parten, die der einzelne an einem Schiff besaß, waren sehr verschieden groß, die Hälfte oder auch mehr bis herab auf $^1/_{32}$, ja $^1/_{64}$. Nach ihrer Größe wurde auch der Wert der Stimmen jedes einzelnen Reeders bei gemeinsamer Beschlußfassung über Angelegenheiten des Schiffs berechnet.[3]) Das große Risiko der Seeschiffahrt lief nicht gern einer allein. Auch der Vermögende legte sein Geld in Parten mehrerer Schiffe an. Kleinere Anteile, bei mittlern Schiffen Achtel, bei großen Sechzehntel, scheinen aber besonders beliebt gewesen zu sein. Dies

[1]) Zusammenstellungen solcher bei Hirsch, Danzig, S. 263 u. Stieda, Revaler Zollbücher, Hans. Gesch. Qu. V S. LXXXIII f., sowie Stieda, Schiffahrtsregister, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 97 f., außerdem in den Wortregistern des Hans. UB. und verstreut in den HR.

[2]) Vgl. von Below, Großhändler und Kleinhändler im Mittelalter, i. Jbb. f. Nationalök. u. Statistik. 75 S. 44 ff.

[3]) Kiesselbach, Hamb. Recht, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 § 24, Lappenberg, Rechtsaltert. S. 306 § 2, Lüb. UB. II n. 105 § 25, Napiersky, Quellen usw., S. 126 § 10, 198 § 11, Feith, Oldermansboek, S. 32 § 32, vgl. Hans. UB. VIII n. 538. — Auch im Häuserbesitz spielte das Partenwesen wohl eine große Rolle, vgl. Hans. UB. VI n. 947, 970, 971.

entsprach auch dem Vermögensstand der Mittelklassen und bewirkte, indem diese ihr Kapital gern in Schiffsparten anlegten, — denn das war ebenso gewinnbringend wie andererseits riskant —, daß das Interesse an allen Fragen der Schiffahrt und des Seeverkehrs in weiten Kreisen der hansischen Städtebevölkerung stets lebendig gehalten wurde und die Maßregeln der Stadtpolitik zur Förderung und Sicherung der Schiffahrt bei der großen Masse auf bereitwilliges Entgegenkommen rechnen konnten.

Leicht konnte es geschehen, daß der Schiffer unterwegs in Geldverlegenheit geriet und genötigt war, Geld anzuleihen, um seine Reise fortsetzen zu können. Unter den verschiedenen Arten, dies Bedürfnis zu befriedigen, wurde seit dem 14. Jahrhundert am beliebtesten die Aufnahme von Darlehen „up de bodeme" des Schiffes, die Bodmerei,[1]) wobei dem Darleiher das Schiff mit Zubehör, aber auch der Frachtgewinn und selbst die Ladung zum Pfand gesetzt wurden. Die Zinsen waren hoch, 20, 25, $33^1/_3$ %, denn das Risiko des Darleihers war groß, aber die Notlage des Schiffers wurde auch oft stärker ausgenutzt.[2]) Eine andere Form der Bodmerei, die sich bald neben jener ursprünglichen entwickelt hatte, wurde von der Hanse bekämpft. Sie verbot 1418, 1434, 1442 und 1447 die Spekulationsbodmerei, die Hergabe von Vorschüssen, um den Antritt einer Reise einem Schiffe überhaupt zu ermöglichen.[3]) Geschäfte auf unsolider Grundlage sollten nicht geduldet werden.

Die Reeder eines Schiffes, die sich gelegentlich als „de selscop des coggen" bezeichnet finden, waren wohl ursprünglich zusammen mit dem Kapitän in derselben Stadt beheimatet. Jedoch durch Vererbung und Verkauf änderten sich die Besitzverhältnisse oft

[1]) Vergl. Pauli, Lüb. Zustände, III S. 95. Eine ältere Nachricht über Bodmerei findet sich jedoch im Hans. UB. IV n. 829 (1385), vgl. auch HR. I. III n. 490 § 3.

[2]) Hans. UB. IV n. 449 u. Anm. 1, vgl. n. 482; 829, V. n. 458, Lüb. UB. VIII n. 645, Pauli, Lüb. Zust. III S. 95.

[3]) HR. I. VI n. 557 § 22, HR. 2. I n. 321 § 22, II n. 434 § 17, 439 § 30, 608 § 15, III n. 288 § 65, 89. Zur Befolgung vgl. Livl. UB. X n. 123, 167, vgl. auch n. 104. Pappenheim, D. gesch. Entwickl. d. Seehandels usw. i. Schriften d. V. f. Soc.-Pol. CIII. 2, S. 154 f., derselbe i. Ztschr. f. Handelsrecht 40 S. 378 ff. gegen den Zusammenhang der deutschen Bodmerei mit dem foenus nauticum. Daß es sich um Verbote der Bodmerei schlechthin handle, nehmen mit Unrecht an Hirsch, Danzig, S. 267, Pauli, Lüb. Zust., III S. 96 f.

sehr schnell und blieben die Parten eines Schiffes oft genug nicht in den Händen von Bürgern derselben Stadt, sondern wurden weithin zerstreut.[1]) Nichthansen suchte die Schiffahrtspolitik der Hanse an der Erwerbung von Anteilen hansischer Schiffe überhaupt zu hindern.[2]) Befand sich ein Schiff im Besitz eines einzigen, oder hatten die Reeder und der Schiffer am selben Ort ihren Wohnsitz, so konnte an der Heimatszugehörigkeit des Schiffes kein Zweifel sein. Waren aber die Parten verstreut, in Händen von Bürgern verschiedener Hansestädte, so richtete sich die Ortszugehörigkeit des Schiffes nach der Heimat seines Schiffers. Bei der geringen Sicherheit des Seeverkehrs im allgemeinen, bei der häufigen Unsicherheit insbesondere, die durch Repressalien irgendwelcher Mächte und ihrer Angehörigen gegen die Bürger einzelner Hansestädte oder Territorien bewirkt wurde, ward es im 15. Jahrhundert üblich, daß die Hansestädte ihren Schiffern Zertifikate zur Beglaubigung der Heimatszugehörigkeit ihrer Schiffe ausstellten.[3])

Durch seine Beheimatung in einer Hansestadt besaß das Schiff das Recht, die Flagge derselben zu führen. Das hamburgische Schiffsrecht und ihm folgend das lübische und rigische machten den Schiffen ihrer Städte die Führung derselben, in Hamburg eines roten Flügers, in Lübeck eines weiß und rot geteilten, in Riga eines schwarzen mit weißem Kreuz, zur Pflicht und entbanden sie davon nur für den Fall, daß die Zeigung derselben ihnen Gefahr bringe.[4]) Andererseits konnte es in Kriegszeiten oder bei besondern Anlässen erwünscht scheinen, die Zugehörigkeit eines Schiffes noch deutlicher zu machen. So geschah es von seiten der wendischen Städte 1428 in ihrem Krieg mit König Erich von Pommern. So vereinbarten die Hansestädte 1436 mit demselben Herrscher, daß die hansischen Schiffe im Vorbeifahren bei Helsingör hinten auf dem Kastell an einer Stange ein Banner mit dem Wappen ihrer Heimatstadt hissen sollten, um dadurch ihre Zugehörigkeit zur Hanse und damit ihre

[1]) Vgl. z. B. Hans. UB. IV n. 503, 691, 705, 1093 u. a. m.

[2]) Vgl. später S. 378ff.

[3]) Hans. UB. VIII n. 185.

[4]) Hamb. Schiffsrecht bei Kiesselbach, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 92 § 26, Lappenberg, Hamb. Rechtsaltert. S. 306 § 4, Lüb. UB. II n. 105 § 27, HR. 2. V n. 25, Napiersky, Quellen d. rig. Stadtrechts, S. 126 § 11, 198 § 14. Die Schiffe Kampens führten eine weiß und blau geteilte Flagge, Hans. UB. IV n. 704.

Freiheit vom Sundzoll anzuzeigen.[1]) Diese Banner waren offenbar nicht identisch mit den in den genannten Schiffsrechten erwähnten Flügern. Denn der Flüger bedeutet eine schmale lange Flagge, die oben am Mast befestigt war.[2]) Die Wappenbanner[3]) waren in der hansischen Schiffahrt den Flügern gegenüber anscheinend eine Neuerung. Die Hansestädte stellten mit ihnen ihre Stadtwappen den Landeswappen gegenüber, welche die nichthansischen Schiffe führten.

Der wichtigste Faktor neben dem Schiffsbau und dem Betriebskapital war für den Betrieb der Seeschiffahrt die Bemannung der Schiffe, der Kapitän, oder wie er durchweg in den hansischen Quellen heißt, der Schiffer, und die Mannschaft, die in ihnen meist als Schiffsleute oder Schiffskinder bezeichnet wird.

Die Zahl der Schiffer war entsprechend der geographischen Verbreitung des Schifferberufes und der Reederei über alle hansischen Seehäfen wohl verhältnismäßig recht bedeutend. Ihre soziale Stellung innerhalb der Bürgerschaft war, wie die der Kaufleute und der Gewandschneider, bei ihrer Bedeutung für das Wirtschaftsleben eine sehr angesehene. Schiffer wurden Ratsherren ihrer Städte, so in Danzig und Riga, ohne ihren Beruf darum aufzugeben.[4]) Allgemein verbreitet dürfte die Sitte gewesen sein, daß die Schiffer einer Stadt sich als Genossenschaft zur Pflege religiöser und geselliger Zwecke zusammenschlossen und organisierten, in Stralsund z. B. bei Stiftung derselben ihrer fünfzig.[5]) In Elbing gestattete der Rat auch den Steuerleuten, Schiffsleuten und Bootsleuten, Bürgern als auch Gästen, die sich von Seefahrt nährten, 1394 die Gründung einer Brüderschaft.[6])

---

[1]) Siehe Band I S. 237, 300.

[2]) Vgl. die Redewendung zur Bezeichnung des ganzen Schiffes mit Zubehör: zwischen vlogele unde kele, z. B. Hans. UB. VI n. 904.

[3]) HR. 1. VIII n. 323, HR. 2. I n. 609, 610, Hans. UB. IX n. 141, als standerth bezeichnet.

[4]) Hirsch, Danzig, S. 266, Hans. UB. IX n. 259.

[5]) Vgl. f. Wismar schon 1356 u. 1359 Meckl. UB. 14 n. 8208, 8643, für Danzig Hirsch, Danzig, S. 205, 207 f., Simson, der Artushof, S. 37, f. Lübeck Hasse, a. d. Vergangenh. der Schifferges. i. Lübeck, f. Stralsund Ebeling, das Statut der strals. Schifferkompagnie, i. Pomm. Jbb. III S. 179 ff.

[6]) Codex diplom. Warmiensis III n. 284. Auch ihre Frauen sollten jährlich am Mittsommerabend ein Fest haben verbunden mit einem Aufzug um die Stadt.

Schiffer zu sein war ein schwerer Beruf, ein schwer auszufüllender Vertrauensposten, der einen ganzen Mann erforderte. Hart und unerschrocken, geistesgegenwärtig und von kalter, kluger Überlegung mußte er die Interessen seiner Reeder und Kaufleute jederzeit voll und ganz wahrnehmen, seiner Mannschaft gegenüber Autorität besitzen. Die Hanse hatte ein wachsames Auge auf den Schifferberuf. Nichthansen wurden von ihr 1441 für unfähig erklärt, auf hansischen Schiffen den Posten des Schiffers zu versehen.[1]) Schiffer, die im Auslande Bürgerrecht erwarben, wurden von ihr für immer vom Genuß ihrer Privilegien und von jederart Gemeinschaft mit ihren Angehörigen ausgeschlossen.[2]) Durch genaue Verordnungen regelte sie die geschäftlichen Verhältnisse zwischen den Schiffern und den andern Reedern, denn das alte Herkommen, „daß fromme Schiffer, wie sich gebührt, ihnen Rechenschaft ablegten", wurde oft verletzt.[3])

Das Schiffsvolk, das jedem Schiffer unterstand, war je nach der Größe des Schiffes, aber auch je nach der augenblicklichen Sicherheit des Seeverkehrs an Kopfzahl verschieden stark. Die Hanse selbst veranschlagte, daß ein Schiff von 100 Lasten unter normalen Verhältnissen eine Besatzung von zwanzig Mann hatte, und durch vorhandene einzelne Nachrichten wird dies bestätigt.[4]) Das Personal war nicht einförmig. Steuermann, Bootsmann, Zimmermann, Lotse, Koch erscheinen besonders hervorgehoben, nahmen eine angesehenere, besser bezahlte Stellung ein, die erste der Steuermann, der in Abwesenheit des Schiffers dessen gegebener Vertreter war.[5]) Leute, die durch Vorgebung größerer nautischer Kenntnisse, als sie besaßen, bessere Stellungen und mehr Lohn erwirkten, verfielen in Strafe.[6]) Tadellose Ausführung übernommener Pflichten

[1]) HR. 2. II n. 439 § 22, rig. Bursprache bei Napiersky, Quellen des rigischen Stadtrechts, S. 236 § 88.

[2]) HR. 1. VII n. 438, 442, 576, 577, 584, 590 § 1.3, 595 § 1.6, VIII n. 59 § 12. Vergl. Stein, Beiträge etc. S. 120ff.

[3]) Vgl. einige Fälle Hans. UB. VI n. 326, Livl. UB. IX n. 496, X n. 115, 217, 228, 458, Lüb. UB. VIII n. 332. Das hans. Statut darüber, HR. 2. III n. 288 § 64, aufgenommen in eine Handschrift wasserrechtlichen Inhalts des Brügger Kontors, vgl. Wagner i. Ztschr. f. Handelsrecht 27 S. 412, u. in das Statutenbuch des Londoner Kontors, vgl. Lappenberg, Stalhof, 2. Abt. S. 123 § 58.

[4]) HR. 2. III n. 288 § 82, vgl. n. 636 § 5.

[5]) HR. 1. II n. 157 § 3, HR. 2. VI n. 641 § 2—5.

[6]) Hans. UB. II n. 667 § 4, Schlyter, Corpus, VIII S. 412 § 10, S. 187 § 2, HR. 3. I n. 318 § 2, 3, 367 § 5, 6.

wurde verlangt. Es kam wohl öfter vor, daß jemand, der durch eigenes Verschulden das Schiff in Gefahr brachte, aus Verzweiflung darüber sich das Leben nahm.[1])

Gelegentlich findet sich außerdem in hansischen Quellen als Mitglied der Schiffsmannschaft ein Schiffsschreiber erwähnt. Im Gebiet der mittelmeerischen Schiffahrt war er eine sehr wichtige Institution, genoß öffentlichen Glauben. Im hansischen Gebiet blieb er Privatperson, der seine anscheinend nicht ständige, sondern gelegentliche Verwendung in erster Linie dem Bedürfnis des Schiffers nach einer rechts- und schreibkundigen Aushilfe bei der Wahrnehmung der Interessen des Schiffes und einer oft sehr vielgestaltigen Warenmenge verdankt haben dürfte.[2])

Die Forderung, daß die hansischen Schiffe mit vaterländischer Mannschaft besetzt sein mußten, ist weder von der Hanse, noch von den einzelnen Seestädten aufgestellt worden.[3]) Offenbar stellten der hansischen Seeschiffahrt ihre eigenen Städte und die deutschen Küsten reichlich genug Menschen zur Verfügung, so daß die Verwendung fremder Matrosen auf hansischen Schiffen durchaus eine Ausnahme war. Nur als um 1420 die Reederei der Fläminger einen augenblicklichen starken Aufschwung nahm und viele sonst in hansischen Diensten beschäftigte Seeleute an sich zog, begehrte das Brügger Kontor 1423 von der Hanse eine Verfügung, daß Seeleute, die innerhalb der Hanse ihr Brot verdienten, sich an Nichthansen nicht vermieten dürften. Zum Erlaß einer solchen aber kam es nicht.[4])

Eine besonders umfassende gesetzgebende Tätigkeit entfaltete die Hanse, um das Verhältnis zwischen dem Schiffer und seiner Mannschaft zu regeln nach Pflichten und Rechten beider Teile.

---

[1]) Vgl. Hans. UB. V S. 312 Anm. 3.

[2]) Schryvein, signator notarius, scriptor navis. Nachrichten über ihn seit 1438, HR. 2. II n. 240, Hans. UB. VIII n. 207, IX S. 72 Anm. 1, n. 541 IX § 4, X § 36, HR. 3. II n. 509 §§ 67, 79, 82, 510 §§ 18, 40, Michelsen, der Oberhof zu Lübeck, Urk. n. 15 S. 99 Anm. 2.

[3]) Unrichtig Sartorius, Gesch. d. hanseat. Bundes, II S. 698f. In Antwerpen bestand um 1300 die Verordnung, daß einheimische Schiffe bei Strafe keine fremden Matrosen mieten durften, solange einheimische zu den üblichen Löhnen zu haben waren, Mertens en Torfs, Geschied. van Antwerpen, II, Keure van sciplieden S. 473 § 135.

[4]) HR. 1. VII n. 576 S. 382f.; nur hansische Matrosen genossen in England den Schutz und die Vorteile der hansischen Privilegien, HR. 2. II n. 74, 82 § 9.

Seiner Mannschaft gegenüber war der Schiffer der Inhaber der höchsten Gewalt im Schiffe. Diese aber war dadurch beschränkt, daß der Untergebene ihm gegenüber eine festbestimmte Rechtsstellung hatte. Die Rechtsprechung bei Streitigkeiten an Bord beruhte auf dem Zusammenwirken des Schiffers und der Mannschaft. Auch in nautischen Fragen, wenn es sich um Schiff und Ladung handelte, war dem Schiffer in vielen Fällen vorgeschrieben, die Mannschaft oder auch nur den Steuermann zu Rate zu ziehen. Der Schiffsmann durfte nicht willkürlich, wenn er sich kein Verbrechen hatte zu schulden kommen lassen, vom Schiff gewiesen werden. Erkrankte er oder kam er im Dienste des Schiffs zu Schaden, so daß er nicht an Bord bleiben konnte, so hatte der Schiffer auf eigene Kosten ihm Herberge, Beköstigung, Licht und Wärter zu besorgen und den von ihm bis dahin verdienten Lohn ihm oder, wenn er starb, seinen Angehörigen auszuzahlen. Erwerbung eines eignen Schiffes und Verheiratung entbanden den Schiffsmann von seiner Dienstverpflichtung.[1])

Rechte materieller Natur hatte der Schiffsmann außer dem Lohn, der Heuer, und der für die Dauer der Dienstverpflichtung ihm zustehenden Beköstigung noch manche. So Anteil an gewissen Strafgeldern an Bord, frachtfreie Mitnahme einer gewissen Menge eigener Waren, die sogenannte Führung, voringhe, die er am Bestimmungsorte nach Belieben verwenden konnte, die bei Seewurf, bei der Schoßzahlung auf dem Kontor und in anderen Richtungen Vorzüge genoß.[2]) Der Befrachter hatte ihn für die Bergung von Gütern, bei Kornfracht für das öftere, von der Hanse vorgeschriebene Umschütteln des Korns durch das sogenannte Kühlgeld, beim Laden und Löschen einer Reihe von Waren durch das Winde- und Löschgeld zu entschädigen, der Schiffer für die Einnahme von Ballast ins Schiff u. a.[3])

Andererseits erkannten es die Hanse und die einzelnen Hanse-

[1]) So Vonnesse, Ordinanzie, Hans. Seemannsordnung von 1482 usw. — Sehr streng wurde nach dem älteren hamb. u. lüb. Seerecht dagegen die Seekrankheit behandelt.

[2]) HR. 2. II n. 82 § 7.

[3]) Über alle diese Punkte ausführliche Bestimmungen in den oft genannten Seerechten, besonders über die voringhe, über die auch zu vgl. z. B. HR. 1. III n. 203, VIII n. 237 § 2 u. a. Die Größe der voringhe wurde einheitlich geregelt durch die hans. Seemannsordnung von 1482, HR. 3. I n. 367 § 11, vgl. 318 § 8.

städte als ihre nicht minder wichtige Aufgabe, ihre eigenen und ihrer Schiffer Rechte und Ansprüche der Schiffsmannschaft gegenüber festzustellen, ihre Autorität und Oberleitung durch strenge Verordnungen zu sichern, ihr die Pflichten gegen die städtische Gesamtheit und gegen Schiff und Ladung klarzumachen. Nur zu leicht konnte Ungehorsam der Schiffsmannschaft nicht nur über das eigene Schiff und seinen Inhalt, sondern über Schiffahrt und Kaufmannschaft überhaupt schweren Schaden bringen. Schon in friedlichen Zeiten war es nicht selten schwer genug für die Schiffsleiter, ihr Volk im Zaum zu halten. Die jährlichen Rechnungen des Wasserbailli in Sluys sind voll von Bußezahlungen hansischer Matrosen für Ausschreitungen aller Art. In den kriegsunruhigen Zeiten vollends war ihre Lenkung eine mühevolle Aufgabe. In solchen hat der herausfordernde Übermut hansischer Matrosen gegen die Kriegführenden, die Kampf- und Abenteurerlust, die sie beseelte, manch schönes hansisches Schiff und manche wertvolle Ladung verloren gehen lassen. Widmeten sich doch wohl nicht selten hansische Matrosen, wenn sie längere Zeit beschäftigungslos waren, selbständig dem Seeraub oder traten in die Dienste irgendeiner Macht, die zu Lande oder zur See gerade solcher kecken Gesellen bedurfte.[1])

Zahlreich sind die Klagen über Mangel an gutem Willen beim Schiffsvolk. Häufig hat die Hanse seit 1374 versucht, durch Verordnungen von zum Teil außerordentlicher Strenge bessernd einzugreifen. Vom Brügger Kontor ist sie eifrig darin unterstützt worden. Aber die Klagen wollten nicht aufhören.[2]) Da entwarfen im Dezember 1480 die hansischen Schiffer zu Bergen op Zoom eine längere Ordonnanz und ließen dieselbe durch das Brügger Kontor der Hanse vorlegen. Zur Begründung machte dieses geltend, daß Unbotmäßigkeit und Unehrlichkeit der Seeleute alles Maß überstiegen und die Schiffer ihren Beruf nicht länger ausüben könnten, wenn die Hanse nicht einschreite. Unter Mitbenutzung jenes Entwurfes ließ Lübeck 1481 eine Ordonnanz ausarbeiten, und diese wurde nach Berücksichtigung verschiedener von Danzig gemachter

[1]) Vgl. HR. 1. VII n. 145. Guten Einblick in die Schwierigkeiten, das Schiffsvolk im Zaum zu halten in Zeiten des Kriegs und der Erregung, geben die Berichte des Danziger Ratsherren und Krawelführers Bernt Pawest, HR. 2. VI n. 529—559, bes. n. 549, 558. Siehe oben S. 108ff.

[2]) HR. 1. VI n. 475 § 6, HR. 2. I n. 393 § 13, 396, II n. 439 § 24, VII n. 338 § 194.4, § 203.5.

Abänderungsvorschläge als erste umfassende hansische Schifferordnung 1482 Gesetz.[1])

Jederzeit mußte dem Schiffer seine Mannschaft vollzählig und dienstbereit zur Verfügung stehen. Säumigkeit im Antritt des Dienstes, unerlaubtes Verlassen des Schiffes, Wegbleiben von Bord während der Nacht, Desertion wurden mit schweren Strafen bedroht. Meuterei, Terrorisierung des Schiffers durch seine Mannschaft oder durch einzelne sollten Verlust des Lohnes und Auspeitschung, beim zweitenmal Hinrichtung nach sich ziehen. Eine Hauptforderung der Hanse war auch auf diesem Gebiet, daß die Matrosen bei Streitigkeiten mit hansischen Schiffern und Kaufleuten ausschließlich die hansischen Gerichte anrufen sollten. Andernfalls sollten sie von hansischen Schiffern nicht mehr geheuert werden, also Schutz und Vorteile der Hanse und ihres Rechts entbehren.[2])

Aber die Schiffahrt war Hilfsmittel des kaufmännischen Betriebes. Schiffer und Reeder, soweit sie nicht selbst Kaufleute waren und mit eigenen Gütern ihre Schiffe beluden, lebten von den Frachten, die ihnen die Kaufleute für die Benutzung der Schiffe zahlten, vom Warenverkehr. Andere Arten der Verwendung der Schiffe gab es nur gelegentlich. Zu Seebefriedungen, zur Beförderung von hansischen Gesandten und von Kriegsmannschaften wurden Schiffe gemietet. Das Passagiergeschäft, mit dem die italienische Schiffahrt namentlich im Zeitalter der Kreuzzüge, die hansisch-lübische im Zeitalter der Auswanderung nach Preußen und Livland bedeutende Gewinne erzielt hatten, war wenigstens im hansischen Gebiet im 14. und mehr noch im 15. Jahrhundert geringfügig. Nur zwischen Schonen und der deutschen Ostseeküste fand alljährlich ein Transport großer Menschenmassen verschiedener Berufe statt. Häufig begleiteten die Kaufleute ihre Waren nicht mehr selbst ins Ausland, sondern sandten sie in der Obhut des Schiffers an Kommissionäre, Lieger, Faktoren im Auslande und umgekehrt ebenso. Dies um so mehr, da ständige Beziehungen zwischen bestimmten Orten und Gebieten bestanden und der Austausch kleiner Waren-

[1]) HR. 3. I n. 303 § 31, 32, 317 u. Anm. 2, 318, 321, 334 § 36—38, 356, 357, 365 § 15, 367.

[2]) HR. 1. V n. 185 § 16, VII n. 800 § 10, VIII n. 59 § 11, vgl. Hans. UB. V n. 607, Kiesselbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 87 § 4, Lüb. UB. II n. 105 § 40, Pardessus, Collect. usw. III S. 467 § 15.

mengen in der hansischen Handelsbewegung wohl einen sehr beträchtlichen Raum einnahm.[1])

Wiederholt wurde es durch hansische Satzungen bekämpft, daß einer oder etliche ein Schiff im ganzen charterten zu Spekulationszwecken, um es an die wirklichen Interessenten mit Vorteil weiter zu verfrachten: wer ein Schiff im Osten oder Westen zur Befrachtung mietet, soll es auch selbst laden bei Strafe einer M. Goldes.[2])

Die möglichst beste Ausführung der Frachtverträge, die Hauptaufgabe des Schiffers, wurde in den hansischen Rechten durch mannigfache Bestimmungen zu fördern gesucht. Sichere und schleunige Geleitung, richtige kontraktgemäße Ablieferung der Güter waren Pflicht des Schiffers. Was ihm eingeschifft worden, sollte er dem Befrachter oder seinem Beauftragten wieder übergeben und für in Verlust geratenes Gut den Schaden tragen, verfügte die Hanse 1418 und 1447.[3]) Schiffbruch, Seewurf, Plünderung und ähnliche nicht verschuldete Unglücksfälle überhoben den Schiffer dieser Verpflichtung. Doch hatten die Schiffer und Matrosen nach bestem Vermögen die ihnen anvertrauten Güter, Schiff und Ladung, vor solchem Mißgeschick zu bewahren. Gaben die Schiffer dieselben ohne Kampf den Feinden preis, wenn ihre Matrosen willig waren zum Streit, so sollten ihnen hansische Schiffe nicht mehr anvertraut werden und sie ihrer Ehre fortan verlustig sein. Matrosen, die sich des Kampfes weigerten, sollten nicht mehr auf hansischen Schiffen angestellt und in Hansestädten als Bürger gelitten werden.[4]) Auch die Hilfeleistung bei Seenot oder Schiffbruch,

[1]) Vgl. oben S. 256 Anm. 2, auch Lüb. UB. VIII n. 737: 121 Befrachter an 7 Schiffen der lüb. Nowgorodfahrer, Gesamtwert der Ladung 136,111 M. lüb.; 66 Kaufleute reisen mit diesen Schiffen nach Reval, 32 kehren mit denselben zurück nach Lübeck.

[2]) HR. 1. VII n. 800 § 29, VIII n. 59 § 15, vgl. rig. Bursprache bei Napiersky, Quellen usw. S. 225 § 69, 233 § 56. Die von der Hanse als vorgrepesch bezeichnete Mietung eines Schiffes, um sich ein Vorrecht auf dasselbe zu sichern und zu geeigneter Zeit hinreichenden Laderaum zu besitzen, also es selbst zu befrachten, galt der Hanse zunächst nicht als unredlich. Doch scheint darüber später anders gedacht worden zu sein, HR. 1. II n. 210 § 8.1, vgl. VIII n. 691, Danz. Seerechtsaufzeichnung bei Pardessus, Collect. usw. III S. 461 § 4.

[3]) HR. 1. VI n. 557 § 29, HR. 2. III n. 288 § 54; einen Fall vgl. Hans. UB. VI n. 910.

[4]) HR. 1. V n. 666 § 8, 670, HR. 2. I n. 396 § 2, 6, HR. 3. I n. 367 § 22, 23.

sowohl des eigenen, als auch, wenn der Schiffer es befahl, fremder Fahrzeuge, wurde den Matrosen strengstens zur Pflicht gemacht. Auch von den Schiffern wurde verlangt, daß sie andere Fahrzeuge in Seenot und Schiffbruch nicht im Stiche ließen.[1]) Mit den schärfsten Verfügungen andererseits ging die Hanse gegen diejenigen Schiffer vor, die ihnen übergebene Waren statt nach dem Bestimmungshafen ohne Wissen und Willen der Kaufleute nach irgendeinem anderen Markt führten, dort verkauften und den Erlös unterschlugen.[2])

Über das Löschen der Schiffe bestimmte die Ordinanzie im Hinblick auf ihre Ankunft in den Niederlanden, daß Schiffe aus Norwegen oder der Ostsee binnen vierzehn, solche aus Hamburg und anderen näher gelegenen Gegenden binnen acht, Leichterschuten, die von seewärts kämen, binnen fünf Tagen gelöscht werden müßten. In Preußen kam 1447 der Wunsch nach einer Allgemeingültigkeit und festbestimmten Regelung der Löschfristen für das hansische Gebiet „na inneholdinge des waterrechts und older gewonheit" zum Ausdruck, hatte aber keine Folgen.[3])

Wenn der Schiffer im Bestimmungshafen die Waren ablieferte, hatte er nach Ablauf der vorgeschriebenen Löschfrist Anspruch auf Auszahlung der vereinbarten Fracht.[4]) In der Praxis wurden Art und Zeit der Frachtzahlung gewöhnlich durch die besonderen Frachtkontrakte geregelt.

Die Frachtpreisbildung war, wie die Warenpreisbildung, von

[1]) Vgl. HR. 1. II n. 73 § 8, 156 § 22, 157, 254 § 13, VI n. 557 § 20, 30; Lüb. UB. I Anhang S. 701, Ölrichs, Slg. v. Ges.büchern Bremens usw. S. 301, 302, Vonnesse bei Schlyter, Corpus, VIII S. 427 § 3. Eine im Zusammenhang hiermit viel erörterte Frage, um deren Regelung sich die Hanse wiederholt bemühte, war der „redelik arbeideslon", den der Matrose für seine Mühe vom Schiffer und Kaufmann beanspruchte.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 91, 319 § 13, VI n. 356 § 42; vgl. HR. 2. IV n. 248 § 30 auch bezügl. der Wahl eines von dem vorgeschriebenen abweichenden Weges. Ihre Strafe in obigem Falle sollte die übliche Diebesstrafe sein, man sollte sie „boven alle deve an eyne galghen hanghen", HR. 3. I n. 367 § 10.

[3]) Schlyter, Corpus, VIII S. 461 § 16, 463 § 22, Feith, Gron. Oldermansboek S. 29 § 20, S. 31 § 26, Wisb. Seer. b. Schlyter, Corpus, VIII S. 248 § 52, 53, 252 § 59, vgl. auch schon Hans. UB. I n. 810. — HR. 2. III n. 318 § 7.

[4]) So die Ordinanzie u. darnach die späteren Rechte, Schlyter, Corpus, VIII S. 461 § 16. Anders Bremen, vgl. Ölrichs, Slg. v. Ges.büchern Bremens usw., S. 143 § 134, S. 530 § 64.

zahlreichen Faktoren abhängig, Mangel an Schiffen an einem Ort, starke Nachfrage nach solchen oder umgekehrt, Ungewöhnlichkeit oder Üblichkeit eines bestimmten Reisezieles, Kriegswirren und Seeräuberplage u. a. m. Bei der Mietung eines Schiffes zu anderen als Handelszwecken wurde der Preis nach der Lastanzahl und wochenweise berechnet.[1]) Bei Güterbeförderung wurde die Fracht gewöhnlich nach der Maßeinheit jeder Ware für die ganze Transportstrecke festgesetzt. Es kam auch vor, daß an Stelle der Bezahlung dem Schiffer kontraktlich ein Anspruch auf bestimmte Teile der verfrachteten Waren eingeräumt wurde.[2])

Doch konnten nachträgliche Veränderungen in der Höhe der Fracht durch verschiedene Umstände bewirkt werden. Wünschte der Befrachter unterwegs, daß ein entfernteres Reiseziel statt des vereinbarten aufgesucht wurde, so mußte er dem Schiffer die Fracht entsprechend erhöhen. Die Hanse verordnete 1447 ganz allgemein, daß dem Schiffer vom Befrachter vergütet werden sollte die wirklich durchfahrene Strecke.[3])

Wiederholt traf die Hanse Bestimmungen für den Fall, daß der Schlußtermin der Schiffahrt die Ausführung der Ausreise unterbrach. Trug weder der Kaufmann noch der Schiffer eine Schuld an dieser Verspätung, so hatte letzterer einen Anspruch auf Fracht nicht. Doch wurde dem Kaufmann die Ausführung des unterbrochenen Frachtgeschäftes im Beginn der nächsten Schiffahrtsperiode demselben Schiff gegenüber geboten.[4]) Auch gegen Bruch des Kontraktes die Schiffer zu schützen waren die Schiffsrechte der verschiedenen Hansestädte bedacht. Das Interesse des Gemeinwohls aber löste Frachtkontrakte. Begehrte die Heimatstadt das Schiff zur Verwendung im öffentlichen Dienst, so mußten die Kauf-

[1]) HR. 1. IV n. 418 § 1, 467 § 5, 6, 516 § 14, V n. 200 § 1, 4.

[2]) Hans. UB. IV n. 488, VIII n. 222. Über das Verhältnis zwischen Fracht und Schiffswert gestatten z. B. die Angaben über die 1449 von den Engländern genommenen hansischen Baienschiffe ein Urteil. Die Größe der Salzfracht von der Baie nach der Ostsee entsprach wiederholt ungefähr dem Wert der Schiffe, Hans. UB. VIII n. 215 § 25—27, 43.

[3]) HR. 2. III n. 288 § 94, vgl. dazu Lüb. UB. X n. 283 nebst S. 295 Anm. 1, n. 506, Michelsen, Oberhof zu Lübeck, Urk. n. 183, Pauli, Lüb. Zustände, III S. 90 ff., Hans. UB. IX n. 686, 800.

[4]) HR. 1. V n. 23 § 5, 128 § 1.4, 158 § 3.4, 225 § 7.1, Hans. UB. V n. 600 § 4, 645 § 1, HR. 1. VI n. 398 § 22, 23, 557 § 27, 28, HR. 2. III n. 288 § 36, 37, VI n. 356 § 39.

leute ohne Anspruch auf Entschädigung zurücktreten.[1]) Im ganzen bemühten sich die einzelnen Städte und die Hanse, möglichst gleichmäßig und gerecht Risiko und Schaden beim Seeverkehr zwischen den beteiligten Gruppen, Schiffern und Kaufleuten, zu verteilen.

In ganz erheblich größerem Maß als die moderne war die mittelalterliche Schiffahrt Gefahren aller Art durch Natur- und Menschengewalt ausgesetzt. Schutz und Sicherheit der Schiffahrt zu vergrößern, betrachteten die Hansestädte früh schon als eine Hauptaufgabe. Zahlreich sind, zumeist durch die Initiative einzelner Hansestädte und zwar nicht bloß vor ihren eigenen Häfen, sondern selbst im fremden Land, bereits im 13. Jahrhundert Leuchttürme errichtet worden; so durch Lübeck bei Falsterbo am Eingang zum Sund und etwa gleichzeitig um 1225 bei Travemünde, durch Hamburg 1286 auf der Insel Neuwerk in der Elbmündung, sowie zu Neu-Ocht im Land Wursten an der Wesermündung, durch Stralsund im Anfang des 14. Jahrhunderts auf der Insel Zingst am Eingang zum Stralsunder Bodden, durch den Burggrafen von Seeland 1280 in der Maasmündung bei Briel u. a. m.[2]) Zur Unterhaltung des Neuwerker Leuchtturms erhob Hamburg bei sich vom Seeverkehr eine Abgabe, den sogenannten Werkzoll, der in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts sehr bedeutende Überschüsse für die Stadtkasse ergab. Denn den Kosten in Höhe von 3679 ℔ hamburgisch standen in dem Zeitraum von 1461—1481 nicht weniger als 29 933 ℔ als Einnahme gegenüber.[3])

Die Fahrstraße zwischen der See und dem Hafen wurde durch Feuertonnen, Baken, Kapen und andere Merkmale bezeichnet, deren Verwendung längs der Nord- und Ostseeküste anscheinend nach der Mitte des 14. Jahrhunderts rasch allgemein üblich wurde. Mit dem Schluß der Schiffahrtszeit im Spätherbst jedes Jahres wurden sie eingezogen und im Frühjahr mit dem Beginn derselben wieder

[1]) Hans. UB. V n. 966, vgl. Sattler, Handelsrechnungen, S. 203; Hans. UB. VI n. 673, vgl. HR. 1. VII n. 795—799, 806, VIII n. 553—555.

[2]) Hans. UB. I n. 195, 205, S. 276 Anm. 1, n. 1002, vgl. n. 1323, II n. 91, 274; vgl. noch III S. 122 Anm. 1 u. v. Mieris, Groet Charterboek, III S. 499. Ob immer die erforderliche Sorgfalt auf die Unterhaltung des Leuchtfeuers verwandt worden, mag dahingestellt bleiben, vgl. HR. 2. IV S. 302 Anm. 2.

[3]) Koppmann, Kämm.rechn. III S. CXIIf., vgl. I S. LXXXIX. Anscheinend war aber der Werkzoll im Anfang des 15. Jahrhunderts erhöht worden, Hans. UB. V n. 692, HR. 1. V n. 392 § 26.7.

ausgelegt. Die Landesherren und Städte, die für die Aufstellung, Auslegung und Unterhaltung der verschiedenen Schiffahrtszeichen sorgten, pflegten sich auch hierfür die Kosten durch eine vom Seeverkehr erhobene Abgabe ersetzen zu lassen.[1])

Ein weiteres Mittel, die Schiffe im engeren Bereich der Häfen vor Unfällen zu bewahren, bestand in der Benutzung von Lotsen, des Fahrwassers kundigen Leuten, die die Schiffe zum Hafen hinein- und herausgeleiteten. Im 15. Jahrhundert gab es wohl an jedem Hafenplatz des hansischen Verkehrs Lotsen von Beruf. Sich ihrer zu bedienen machte erst 1447 die Hanse ihren Schiffern zur Pflicht. Kaufmann und Schiffer sollten zu gleichen Teilen die Kosten tragen.[2]) Aber gewohnheitsmäßig scheinen Lotsen schon lange vorher verwendet worden zu sein. Jener Beschluß der Hanse gab dann die Anregung dazu, daß 1448 von Flandern eine Lotsenordnung erlassen wurde, die das Lotsenwesen unter staatliche Kontrolle stellte: wer Lotse zu werden wünschte, hatte sich vor der Stadtbehörde über seine Befähigung dazu auszuweisen.[3])

Seekarten gab es damals noch nicht. Aber der Kompaß war den hansischen Schiffern des 15. Jahrhunderts bekannt,[4]) und statt jener besaß die Schiffahrt in dem sogenannten Seebuch seit dem 14. Jahrhundert ein keineswegs so sehr unzureichendes Werk, aus dem sie Belehrung über die Gezeiten, Stromläufe, Häfen und Reeden u. a. m. vom Finnischen Busen bis fast zur Straße von Gibraltar entnehmen konnte.[5]) Das Seebuch ist keine Arbeit aus einem Guß, sondern nach und nach entstanden, und zwar in seinen

---

[1]) Auch hier z. B. Hamburg nicht ohne Gewinn für die Stadtkasse, vgl. Koppmann, Kämm.rechn. III S. CXIII f.; 1461—1481 Ausgabe f. d. Tonnen 3524 ℔ hamb., Einnahme 8369 ℔ hamb.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 95. Über die Bezahlung vgl. die Verordnung Kampens Hans. UB. V n. 441, die Ordinanzie bei Schlyter, Corpus, VIII S. 464 § 24, darnach Wisb. Seerecht das. S. 253 § 61; über die Dauer der Haftung der Lotsen vgl. das Dammer Wasserrecht bei Schlyter a. a. O. S. 449 § 24, darnach die hans. Schifferordnung 1482 HR. 3. I n. 367 § 21 und das Wisb. Seerecht bei Schlyter, S. 228 § 39.

[3]) HR. 2. VII n. 509, vgl. IV n. 247 § 5, 458 § 3, Hans. UB. VIII n. 526 § 2.

[4]) Erwähnung desselben als Schiffszubehör vgl. Livl. UB. VIII n. 458 § 3, HR. 2. III n. 638 S. 478, Hans. UB. VIII n. 1160 § 80.

[5]) Koppmann, Das Seebuch, niederdeutsche Denkmäler, hg. vom Verein für niederd. Sprachforsch., I. Vgl. das. die Einleitung.

ursprünglichsten Bestandteilen vielleicht an der westfranzösischen Küste, dann nach Flandern verbreitet, dort überarbeitet, vermehrt, teilweise unter hansischem Einfluß, durch diesen namentlich um die Angaben über die Küsten der Nord- und Ostsee bereichert. Seine Entstehung ähnelt also durchaus der des hansischen Seerechts.

Auch die Einstellung der Schiffahrt während der Wintermonate war in erster Linie darauf berechnet, sie vor Verlusten durch die Unbilden der winterlichen Jahreszeit zu bewahren. Der Hansetag zu Hamburg im November 1391, der die Einigung mit den Flämingern brachte, zog zum erstenmal ein allgemeines Verbot der Schiffahrt zwischen dem 11. November und dem 2. Februar in Erwägung.[1]) Das Vorbild für die Absicht der Hanse waren die alten Schiffsrechte von Hamburg, Lübeck und Bremen und die in diesen Städten bestehende Praxis, zwischen dem 11. November und 22. Februar nicht die See zu befahren.[2]) Die Frage ruhte dann jahrelang. Erst 1398 beschloß eine Versammlung preußischer Städte, daß das Aussegeln aus einem preußischen Hafen nach Martini verboten sein sollte.[3]) Aber noch bedurfte es längerer Beratungen und Auseinandersetzungen über abweichende Wünsche zwischen den wendischen, livländischen und preußischen Städten während der Jahre 1401—1403,[4]) ehe eine Versammlung zu Lübeck am 6. Dezember 1403 die Ordonnanz über die Schiffahrt im Winter erließ. Zwischen dem 11. November und dem 22. Februar sollte alle Schiffahrt eingestellt sein. Doch durften entsprechend den Wünschen Wismars Schiffe mit Bier und Hering noch bis zum 6. Dezember und schon vom 2. Februar ab aussegeln. Verletzungen der Ordonnanz durch Hansen sollten Konfiskation von Schiff und Gut nach sich ziehen. Außerdem setzten die wendischen Städte trotz des Widerstands der preußischen durch, daß der Nahverkehr, nämlich der Verkehr binnen Landes, innerhalb der Ostsee mit Schiffen von höchstens 24 Lasten den Winter hindurch gestattet sein sollte. Jedoch die preußischen suchten 1404 auch diesen die

[1]) HR. 1. IV n. 38 § 22.

[2]) Vgl. Hamb. Schiffsr. Kiesselbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 89 § 13, Lüb. UB. II n. 105 § 13 und Schlyter, Corpus, VIII S. 411 § 8, Ölrichs, Slg. von Gesetzbüchern Bremens, S. 145 § 139, vgl. S. 530 § 63.

[3]) HR. 1. IV n. 503 § 3.

[4]) HR. 1. V n. 23 § 5, 7, 61 § 15, 74 § 3, 119 § 9, 128 § 1, 2, 139 § 2, 140 § 1, 6, 143, 150 § 11, 166 § 3, 169, 219 § 3.

Winterlage durch den Beschluß aufzunötigen, daß allen Schiffen die Löschung ihrer Ladung bis drei Wochen nach dem 22. Februar verboten sein sollte.[1])

In Livland zogen die Witterungsverhältnisse der Schiffahrt noch engere Zeitgrenzen. Eine Versammlung der livländischen Städte zu Wolmar beschloß 1434, daß bereits der 29. September der letzte Termin für das Aussegeln nach Flandern und umgekehrt sein solle, während sie für den Verkehr des Ostseegebiets mit Livland an dem 11. November als Schlußtermin festhielten.[2]) Jedoch das Brügger Kontor kümmerte sich um diese Verfügung nicht sonderlich. Darum empfahl Lübeck 1463 den livländischen Städten, einen 4. von allen nach dem 29. September aus dem Westen zu ihnen verschifften kostbaren Gütern, Tuch, Honig u. a., zu erheben und dadurch die Übertretungen zu unterdrücken.[3]) Dagegen hatten aber diese gewichtige Bedenken. 1469 aber versuchten sie, jenen Erlaß auch auf den Verkehr mit Lübeck auszudehnen.[4]) Der große Hansetag zu Lübeck im August 1470 nahm sich endlich der livländischen Klagen und Wünsche an und erließ ein neues Statut. Wegen der vielen unverwindlichen Opfer an Personen, Gütern und Schiffen, die die späte Schiffahrt nach Livland in den letzten Jahren gefordert hatte, sollte die Ausfahrt von Lübeck und anderen Häfen nach Livland mit kostbaren Waren nach dem 29. September verboten, mit Ventewaren aber bis zum 11. November gestattet sein.[5])

Endlich machten die wendischen Städte auch an die Abneigung der preußischen gegen die Winterschiffahrt der kleinen Fahrzeuge ein Zugeständnis. Sie schränkten in einer Erklärung an Danzig 1474 die ihrige ein auf den Bereich zwischen der Trave, Dänemark, Hiddensö und dem Neuen Tief südlich der Insel Rügen. Innerhalb dieser Grenzen behielten sie sich die Winterfahrt mit kleinen Schiffen vor, den Verkehr in der Ostsee darüber hinaus

---

[1]) HR. 1. V n. 158 § 2—4, 162—164, 185 § 10, VIII S. 653, Hans. UB. V n. 600, HR. 1. V n. 210 § 3, vgl. n. 185 § 17, 203 § 4. Vgl. Stein, Beiträge usw. S. 139 u. Anm. 3, S. 140 Anm. 2. Siehe später S. 376f.

[2]) HR. 2. I n. 226 § 13, 14. Auch der Anfang der Schiffahrt verzögerte sich durch die Witterung in Livland, vgl. n. 231.

[3]) HR. 2. V n. 61 u. Anm. 2, n. 87, 384 § 7.

[4]) HR. 2. VI n. 146.

[5]) HR. 2. VI n. 356 § 40.

erklärten sie für butenländisch, gaben für diesen also ihren Anspruch auf.[1])

Es mußte gleichfalls die Sicherheit des Seeverkehrs erhöhen, wenn es der Hanse gelang, ihren Schiffsbau zur Herstellung tadelloser, seetüchtiger Fahrzeuge anzuhalten und dadurch den Kaufmann gegen Schäden infolge schlechten Schiffsmaterials zu schützen. Deshalb schlug der Lüneburger Hansetag 1412 für die hansischen Schiffsbauplätze die Einführung geschworener städtischer Braker vor. Diese sollten den Bau jedes Schiffs von Anfang an überwachen, die Güte des verwendeten Holzes und Eisens auf ihren Eid nehmen, nach Fertigstellung zum Beweis der von ihnen geübten Beaufsichtigung und Schlußprüfung jedes Fahrzeug mit dem Zeichen ihrer Stadt vorn und hinten versehen. Schiffe, die nach ihrer Fertigstellung zwei Jahre auf der Lastadie oder im Wasser stillgelegen, sollten darnach nicht mehr zur Seefahrt verwendet, sondern wieder auseinandergenommen werden.[2]) Offenbar blieb die Seetüchtigkeit der Schiffe hinter gerechten Anforderungen nicht selten zurück.[3]) Zum hansischen Statut wurde trotzdem der Vorschlag von 1412 nicht erhoben. Aber Danzig scheint ihn beachtet zu haben. Es ließ nach den damals vom Hansetag aufgestellten Regeln im 15. Jahrhundert seinen Schiffsbau beaufsichtigen.[4]) Und im 16. Jahrhundert findet sich ihre Befolgung auch in der Praxis anderer hansischer Schiffsbauplätze bezeugt.

Auch gegen Schäden infolge einer Überladung der Fahrzeuge suchte die Hanse ihre Schiffe und Waren zu sichern. Es scheint, daß die Grenze der Belastungsfähigkeit an den hansischen Schiffen des Mittelalters in äußerlich erkennbarer Weise bezeichnet war, daß sie mit einer Tiefladelinie versehen waren, wie z. B. durch obrigkeitliche Verfügung die venetianischen.[5]) Es lag jedoch gar zu nahe, daß ein Schiffer mehr Fracht annahm, als er seinem Schiff zumuten durfte, um mehr Gewinn zu erzielen, und daß andererseits Kaufleute, die ein Schiff zur Befrachtung mieteten, auch soviel Waren als möglich darin fortzuschaffen suchten, es überlasteten.

---

[1]) HR. 2. VII n. 181 § 6, vgl. n. 168 Schluß.

[2]) HR. 1. VI n. 68 A § 41, 42, B § 28.

[3]) z. B. in Preußen, vgl. HR. 1. VI n. 77.

[4]) Pardessus, Collection des lois maritimes, III S. 463 § 1.

[5]) Darauf deuten hin HR. 1. VI n. 68 B § 44, HR. 2. III n. 288 § 92, VI n. 356 § 33.

Früh schon hatten sich die Schiffsrechte einzelner Hansestädte, 1407 auch die hansische Ordinanzie gegen dies Verfahren gewandt, und 1412 erklärte sich auch der Lüneburger Hansetag dagegen. Schaden, der durch Überlastung entstand, sollte vom Schiffer allein getragen werden. Aber auch wenn das überladene Schiff ungeschädigt über See kam, sollte es doch die für jede zuviel geladene Last erzielte Fracht verwirkt haben. Von Riga wurde dieser Vorschlag sofort angenommen. Die Hanse selbst erhob ihn zum Statut 1447, und folgende Hansetage haben dieses wiederholt bestätigt und zum Teil erweitert.[1])

Daß bestimmte allgemein gültige Bräuche für die Navigierung sich früh schon in der hansischen Schiffahrt ausgebildet haben, dürfte nicht zu bezweifeln sein. Doch ist darüber auffallend wenig bezeugt. Die für Riga bestimmte Redaktion des hamburgischen Statuts von 1270 und darnach die umgearbeiteten rigischen Statuten setzen die Lichterführung der Schiffe bei Nacht als üblich voraus.[2])

Schon im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts machte die Hanse die Hilfeleistung für in Seenot befindliche und schiffbrüchige andere Fahrzeuge ihren Schiffern und Matrosen zur Pflicht. Eingehende Anweisungen gab sie auch für das Verhalten der Schiffsbesatzung bei Schiffbruch des eigenen Fahrzeugs. Auch über die bei der Bergung einzuhaltende Reihenfolge trafen die städtischen Rechte Bestimmungen. Gar leicht konnte ferner Überlastung den Verlust des Schiffs, wenigstens das Überbordwerfen von Gütern zur Erleichterung desselben in schwerer See nach sich ziehen. Auch dieser Maßregel, dem Seewurf, der Berechnung und Erstattung des dadurch an Waren und Schiffszubehör verursachten Schadens widmeten sie große Aufmerksamkeit. Die Hanse selbst hat für diese Fragen eine gemeinsame Regelung während des Mittelalters nicht versucht. Sie wollte es den Kaufleuten und Schiffern überlassen, für jeden einzelnen

[1]) Kiesselbach i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 92 § 23, Lappenberg, Hamb. Rechtsaltertümer, S. 311 § 25, 309 § 13, Lüb. UB. II n. 105 § 33, Napiersky, Quellen usw. S. 125 § 8, 196 § 6, 220 § 67, 233 § 55, Schlyter, Corpus VIII S. 457 § 9, 240 § 45, Feith, Groninger Oldermansboek S. 27 § 12. HR. 1. IV n. 192 § 20, V n. 392 § 26.s, VI n. 68 A § 43, B § 44, 398 § 19, 557 § 23, HR. 2. III n. 288 §§ 33, 82, 92, VI n. 356 § 31, 33; vgl. V n. 263 § 51, VI n. 596 § 23.

[2]) Napiersky, Quellen usw. S. 123 § 2, 194 § 2.

Fall darüber bei Eingehung eines Kontraktverhältnisses Vereinbarungen miteinander zu treffen.[1]) Diese aber versuchten in der Ordinanzie trotzdem eine gleichmäßige Regelung der großen Haverei herzustellen, wobei sie das Berechnungsprinzip des lübischen Rechts nach dem künftigen Verkaufspreis der Waren zur Grundlage nahmen.[2]) Auch über die Behandlung und Verteilung des durch Kollision zugefügten Schadens trafen die verschiedenen Rechte und die Ordinanzie eingehende Bestimmungen.

Zu den Schäden durch die Naturgewalten gesellten sich hinzu die Schäden durch Menschengewalt. Wohl zu keiner Zeit des Mittelalters hat die Seeräuberei im hansischen Verkehrsgebiet ganz geruht. Immer gab es Elemente, die entweder verfestet und flüchtig oder aus reiner Lust an Abenteuern und wildem Leben sich dieser Beschäftigung zuwandten. Vollends blühte der Seeraub in Zeiten innerer und äußerer Unruhen und Kriege der Völker. Auch die Hansestädte zogen bei ihrer Kriegführung im 15. Jahrhundert nach dem Vorbild, das Mecklenburg in seinem Kampf mit Dänemark 1390 gegeben hatte, den Seeraub in ihre Dienste, forderten durch Anschläge an den Kirchentüren zur Kaperei auf, stellten Kaperbriefe gegen den Feind aus, überließen den Ausliegern die von ihnen gemachte Beute ganz oder zur Hälfte u. a. m. Häufig genug vergriffen sich auch die hansischen Auslieger an den Handelsschiffen der Neutralen. Bei allen Mächten aber war die Wiedererlangung derart geraubter Güter immer mit den größten Schwierigkeiten, umständlichen, zeit- und geldraubenden Verhandlungen verknüpft, und diese gewährten stets nur sehr geringe Aussicht auf Erfolg. Ein berufsmäßiges Ausliegerwesen von ganz internationalem Typus entwickelte sich durch die Seekriege im nördlichen und westlichen Europa während des 15. Jahrhunderts. So führten dieselben Männer, die im Dienste Englands die Franzosen bekämpft hatten, ihre Schiffe und Matrosen dann den wendischen Städten für ihren Krieg gegen den skandinavischen Norden zu. So bot später der Orden in Preußen den wendischen Ausliegern Gelegenheit zu weiterer Beschäftigung im Krieg gegen Polen. So traten die Auslieger Danzigs in die Dienste König Christians von Dänemark u. a. m. Ein Hauptherd des Seeraubs war fast zu jeder Zeit die friesische

[1]) HR. 1. V n. 392 § 26.6.

[2]) Schlyter, Corpus, VIII S. 453ff. § 5, 6, 432ff. § 8, 9.

Küste. Deutlich aber zeigt sich, daß die Hansestädte meist ihre Auslieger erheblich besser in der Gewalt hatten, als die anderen Mächte.

Um sich gegen die Seeräuber und in Kriegsfällen gegen die Parteigänger und privilegierten Kaper der Kriegführenden zu schützen, griffen die einzelnen Hansestädte und die Hanse zu verschiedenen Mitteln. Diesem Zweck diente die Ausrüstung der Handelsschiffe mit Schießgeräten, sonstigen Waffen und Mannschaften.[1]) Waren die Verhältnisse zur See besonders bedrohliche, dann empfahlen oder geboten die Städte, wenn sie vorübergehend nicht überhaupt die Schiffahrt einstellten, die Fahrt in Flotten. In Preußen wurden wiederholt Bestimmungen über die Mindestgröße derselben getroffen, sie sollte 1386 8—10, 1393 mindestens 10, 1399 mindestens 20 Schiffe sein.[2]) Tatsächlich aber waren die Flotten häufig viel stärker. Beliebte Punkte der Vereinigung der Schiffe zu Flotten sowie mehrerer Flotten zu einer noch widerstandsfähigeren Masse waren die Weichselmündung, Hela, die Golwitz an der mecklenburgischen Küste, der Sund, das Zwijn, die Baie. Um aber solche Flotte zu einem einheitlichen wirkungsvollen Ganzen zu gestalten, waren noch mancherlei Maßregeln organisatorischen Charakters notwendig. Der Orden in Preußen und seine Städte liebten es, ihre Handelsflotten durch mehrere kriegsmäßig gerüstete und mit Söldnern reichlich bemannte Schiffe, sogenannte Haupt- oder Admiralschiffe, geleiten zu lassen. Darnach wurden die Flotten selbst, wenn es ihre Größe erforderte, in mehrere Admiralschaften eingeteilt. Die Kosten dieser Konvoyschiffe wurden von den durch sie beschirmten Schiffen und Gütern getragen. Ungehorsam während der Reise gegen die Anordnungen der Hauptleute oder Admirale, zu denen von den Städten entweder Schiffer innerhalb der Flotte oder sonst auch Ratsherren ernannt wurden, war mit schwerer Strafe bedroht.[3])

Es war ferner notwendig, sollte die Flottenfahrt wirklich ein Schutz für die Teilnehmer sein, daß nicht einzelne sich nach Belieben unterwegs von der Flotte trennten oder bereits vor Abfahrt

[1]) Vgl. zuvor S. 349 f.

[2]) HR. 1. II n. 254 § 8, 313 § 1, IV n. 124 § 1, 537 § 8, 607 § 2 u. später.

[3]) Zahlreiche Zeugnisse i. d. HR. Über die Tätigkeit Paul Schüttes im Verkehr zwischen Lübeck und Livland während des Krieges um Schleswig vgl. oben Band I S. 248.

dieser oder vor Freigabe der Seefahrt aussegelten. Wiederholt berieten und beschlossen die verschiedenen Städtegruppen Verbote dagegen und bedrohten Zuwiderhandlungen mit Strafen.[1]) Noch besser aber glaubte die Hanse das Bewußtsein enger Zusammengehörigkeit unter den Schiffern jeder Flotte durch die Verfügung zu stärken, daß diese sämtlich vor der Abfahrt dem Rat der Hansestadt oder den Älterleuten des hansischen Kontors, von wo sie ausfuhren, bei den Heiligen schwören sollten, zusammenzuhalten und den erkorenen Hauptleuten zu gehorchen.[2]) Aber auch dies beugte dem Ungehorsam durchaus nicht wirksam vor.[3]) Und so rückte endlich der Hansetag 1447 auch diese Frage unter einen hansischen Gesichtspunkt: Jeder Schiffer, der durch Entfernung von der Flotte Eid, Ehre und Treue verletzt, soll, wenn er nachweislich mit Vorsatz und nicht aus Not so gehandelt hat, der Hanse eine Mark Goldes büßen und dazu ein Jahr lang aus der Hanse ausgeschlossen sein.[4])

Mit der zunehmenden Verbreitung der Flottenfahrt im hansischen Verkehr hing es zum Teil zusammen, daß diejenige Waffe, die von den Städten von Zeit zu Zeit lediglich zur Bekämpfung des Seeraubes im 14. Jahrhundert verwandt war, manchmal sogar im vertragsmäßigen Zusammenwirken mit anderen Mächten, z. B. Dänemark und Flandern, im 15. Jahrhundert mehr und mehr außer Gebrauch kam, die Friedeschiffe. Die Ausrüstung solcher, manchmal in sehr stattlicher Zahl, erfolgte auf gemeinsamen hansischen Beschluß. Sie hatten das Meer und die Küsten abzusuchen, und die Gesamtheit der Städte hatte für die Kosten der Unternehmung einzustehen. Das war aber vielen unbequem, die zur Deckung der Kosten eingeführten Pfundzölle waren sehr unbeliebt, das Mittel erforderte oft recht bedeutende Geldsummen und war, weil die Vorbereitungen viel Zeit wegnahmen, bei augenblicklicher Bedrohung des Seeverkehrs an einem oder dem andern Punkt nicht anwendbar. Hierfür mußte in anderer Weise Abhilfe geschaffen werden. Da suchte sich die Hanse, zuerst 1412, auf andere Weise zu helfen.

---

[1]) HR. 1. I n. 374 § 10, IV n. 124 § 1, 125, 348 § 1, 539 § 3, 608 § 4, VIII n. 953 § 2.

[2]) HR. 1. V n. 198 § 1, vgl. Hans. UB. VI n. 535, Pauli, Lüb. Zustände, III Anhang n. 250.

[3]) HR. 1. V n. 244, 245 § 1, 666 § 8, 670, HR. 2. I n. 405, vgl. 438.

[4]) HR. 2. III n. 288 § 88, vgl. IV n. 196 § 10, 248 § 30.

Auf die Nachricht vom Vorhandensein von Seeräubern sollten die nächstgelegenen Städte zu ihrer Vernichtung Schiffe aussenden, die Kosten derselben ihnen von der Gesamtheit der Städte ersetzt werden. Niemand durfte bei Todesstrafe den Seeräubern Vorschub und Hilfe leisten mit Waffen, Lebensmitteln u. a.[1]) Das Verhalten der Handels- und Friedeschiffe und der Seeräuber gegeneinander trug den Stempel schonungslosen und erbittertsten Hasses. Gnade hatten die Besiegten nicht zu erwarten. Sie pflegten von den Siegern kurzerhand über Bord geworfen zu werden.[2]) Gefangene Seeräuber wurden oft auch nach dem nächsten hansischen oder Heimatshafen der Sieger geschafft, dort dem Scharfrichter überantwortet und ihre Köpfe am Gestade auf Stangen aufgepflanzt.

Wenn Handelsschiffe sich gütlich mit Seeräubern einigten, wenn es ihnen gelang, Kampf und Plünderung abzukaufen, so wurde dies wie große Haverei behandelt: das Schiff und die übrigbleibenden Waren hatten nach Verhältnis den Schaden zu tragen; wenn jedoch die Räuber Güter aus einem Schiff gewaltsam wegnahmen, waren die übrigbleibenden zum Ersatz nicht verpflichtet. Das galt um die Mitte des 15. Jahrhunderts in der hansischen Kaufmannschaft im Westen als ein „fundament vau den waterrecht“.[3]) Auch die Hanse nahm Stellung zu dieser Frage. Den Räubern sollte die Nutzbarmachung des Raubes möglichst erschwert, den Geschädigten die Wiedererlangung ihrer Waren erleichtert werden. Von den fremden Mächten erwarb sie dementsprechende Zugeständnisse. Die hansische Kaufmannschaft bezeichnete es sogar einmal als das beste Recht, das sie in England und in Flandern habe, daß jedermann die mit seiner Handelsmarke gezeichneten Waren dort anhalten und auf dem Rechtswege mit Hilfe der ausländischen Behörden wieder erlangen könne.[4]) Dieser Grundsatz war wohl allgemein verbreitet auch in den Hansestädten selbst.[5])

[1]) HR. 1. V n. 139 § 1, 140 § 2, 141, 142, 185 § 5, VI n. 68 A § 10, B § 34, darnach die Bursprache Rigas, Napiersky, Quellen usw. S. 220 § 65. HR. 1. VI n. 50 § 8, 9, 68 A § 47, 397 § 113, 398 § 15, 20, 557 § 19, 24, HR. 2. III n. 288 § 34.

[2]) Vgl. HR. 1. II n. 300, 345 § 26.

[3]) Hans. UB. VIII S. 78 Anm. 1 § 1, 2, übergegangen ins hamb. Stadtrecht von 1497, Lappenberg, Hamb. Rechtsaltert. S. 320 § 50.

[4]) Hans. UB. VIII S. 78 Anm. 1 § 3, vgl. III n. 497 § 44 b, HR. 2. VII n. 488 § 19.

[5]) Hans. UB. VIII n. 631.

Den Ankauf, die Aneignung und Hegung geraubter Güter verbot die Hanse 1365 und 1366, wie es bereits die gotländische Genossenschaft der deutschen Kaufleute 1287 getan hatte.[1]) Die Zeit der mecklenburgischen Vitalienbrüder im letzten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts, des friesisch-holländischen Seeraubes in den ersten des 15. und des holsteinischen in den folgenden Jahrzehnten belebten den Handel mit Raubgütern beträchtlich. In den Klipphäfen und den kleinen Landstädten saßen die Heger und Hehler derselben, an den Landstraßen waren es die Inhaber der Krüge. Bis auf die Märkte der Hansestädte erstreckte sich der Schleichhandel, hansische Kaufleute beteiligten sich daran. Die Versammlungen zu Hamburg 1410 und Lüneburg 1412 schufen das grundlegende Statut zur Bekämpfung dieses Unwesens. Wer wissentlich in einer Hansestadt mit Raubgut Handel treibt, soll als Dieb am Leben gestraft werden. Das Gut selbst soll unter allen Umständen, auch wenn der Betreffende selbdritt sich von der Anklage des wissentlichen Vertriebes reinigt, halb der Hanse, halb der richtenden Stadt verfallen sein. Die Hansetage 1418 und 1447 führten dies Statut zum Teil noch weiter aus und die der Jahre 1470 und 1487 bestätigten es.[2])

Über die Behandlung geraubter Güter, die den Seeräubern durch Kampf abgenommen wurden, gingen die Ansichten der verschiedenen hansischen Seestädte, so Stralsunds, Hamburgs und der preußischen Städte, lange auseinander.[3]) Erst nach dem Vorschlag des Lüneburger Hansetages 1412 erhob die Hanse 1417 und 1418 zum Statut, daß die Hälfte solcher Güter den Eigentümern zurückgegeben werden sollte, wenn dieselben durch eine Unternehmung privaten Charakters erlangt seien, unverkürzt dagegen, wenn Friedeschiffe in hansischem Dienst sie gewonnen hätten. Der Hansetag

---

[1]) Hans. UB. I n. 1024, HR. 1. I n. 356 § 10, 374 § 12, 375, 376 § 16. 22, 378, Hans. UB. IV n. 330, 1087, auch n. 755 § 3.

[2]) HR. 1. V n. 705 § 2, VI n. 44 § 10, 50 § 11, 68A § 9, 70 § 9. Aufnahme in die lüb. Bursprache vgl. HR. 2. III n. 723 § 9, Hans. UB. VIII n. 270, in die rigische Napiersky, Quellen usw. S. 220 § 64. — HR. 1. VI n. 397 §§ 109, 112, 398 § 14, 556 § 39, 557 § 25, HR. 2. III n. 288 § 40 (wörtlich übernommen ins Statutenbuch des Lond. Kontors, Lappenberg, Stalhof, 2. Abt. S. 123 § 60), § 90, 319 § 12, VI n. 356 § 28, HR. 3. II S. 166 § 264.

[3]) HR. 1. IV n. 290 § 6, V n. 31 § 1, 36 § 4, 54, 57 § 3, 73, 74 § 11, 109, 118 § 7.

1447 erneuerte dies Statut, auf das man sich als das „buterecht“ berief.[1])

Nicht endende Mühe verwandten die Städte einzeln oder in Gruppen oder als Gesamtheit auf einem dem besprochenen naheliegenden Gebiet, in der Fürsorge zur Bewahrung schiffbrüchiger, seetriftiger und an den Strand geworfener Güter zu Händen der Eigentümer sowie in der Bekämpfung des Strandrechtes, das von den Herren und der Bevölkerung der Küsten allüberall geltend gemacht wurde. Zahllos sind die Verträge, Vorstellungen, Reklamationen, Erlasse, durch welche die Städte sich bemühten, das Strandrecht als Strandraub zu stempeln und von den Inhabern des Strandes den Verzicht darauf zu erlangen. Selbst Kaiser und Papst wußten sie für den Erlaß ihnen günstiger Verfügungen zu gewinnen.[2]) Sie erlangten nun zwar trotz aller Anstrengungen nicht das, was ihr Kontor zu Brügge einmal als das Ziel hinstellte: „dat de zeestrand alumme mochte vry werden“.[3]) Manche Mächte, besonders Dänemark, waren nicht geneigt, auf die Einnahme zu verzichten, welche die Krone durch die Aneignung der schiffbrüchigen Güter hatte.[4]) Im allgemeinen aber setzten die Städte doch überall im Laufe der Zeit durch, daß das Recht der bisherigen Besitzer auf ihre gestrandeten und andere Güter von seiten der Mächte anerkannt wurde.[5]) Und eine gewisse Regelung wußten sie auch für die andere große Streitfrage zu erwirken, daß die Kaufleute bei der Bergung ihrer Güter von den Anwohnern nicht gehindert werden und diesen, wenn sie dieselben zur Hilfeleistung dabei gewinnen wollten, nur einen bestimmten verhältnismäßigen Arbeitslohn dafür zahlen sollten. Ankauf und Aneignung von schiffbrüchigen, seetriftigen und gestrandeten Gütern aber behandelte die Hanse nach denselben Vorschriften, die sie für geraubte Güter erließ.[6])

[1]) HR. 1. VI n. 68 A § 47, B § 32, 33, 398 § 20, 557 § 24, VII n. 535, 609 § 7, HR. 2. III n. 288 § 34.

[2]) Hans. UB. VI n. 6, 7, 9, 17, vgl. HR. 1. VI S. 144 Anm. 1, n. 192, 337 § 23.1. Beachtenswert Hans. UB. VI n. 531.

[3]) HR. 1. VI n. 400 § 20.

[4]) So König Erichs Erklärung HR. 1. VIII n. 1154 § 3.

[5]) Vgl. für Norwegen HR. 1. II n. 43 § 1, 2, für das Ordensland HR. 2. I n. 167 § 2, die hans. Privil. in Flandern HR. 1. IV n. 39 § 3, Hans. UB. V n. 9 § 5, das rigische Recht Napiersky, Quellen usw., S. 198 § 13.

[6]) Vgl. bereits Hans. UB. I n. 1024; Napiersky, Quellen usw., S. 198 § 13,

Erheblich vermehrt wurden die Schädigungen der hansischen Schiffahrt in Kriegszeiten, gleichviel ob die Hansestädte darin Partei oder neutral waren. Gern vergrößerten die kriegführenden Mächte ihren Schiffsbestand durch die erzwungene Einreihung neutraler Schiffe in ihre Flotten. Sie behaupteten, dazu nach altem Herkommen völlig befugt zu sein. Sie stellten sogar bei der Bewilligung von Privilegien, so Frankreich den Hansen 1295, Dänemark den Holländern 1454, die Bedingung, sich nach Bedürfnis, jedoch gegen angemessene Vergütung ihrer Schiffe bedienen zu dürfen.[1]) Aber die Vergütung, die gewöhnlich die Form einer Mietung des Schiffes hatte, wurde in nur allzu häufigen Fällen hernach nicht gezahlt und ebensowenig die versprochene Entschädigung für etwaige Wertminderung oder Verlust des Schiffes geleistet. Diese Schäden kamen zu allen anderen noch hinzu, welche die Arrestierten durch Fahrt- und Transportunterbrechung, Verschlechterung oder Verlust der Waren erlitten. Noch viel weiter reichende Folgen aber konnte dies System haben. Denn die Spanier nahmen 1419 die so erzwungene Teilnahme hansischer Schiffe an einem Kampf der englischen Flotte gegen ihre eigne zum Anlaß, um gegen die Hanse selbst Feindseligkeiten zu beginnen.[2])

Eine Hauptquelle der Schädigungen Neutraler in Kriegen war aber der Anspruch der kriegführenden Mächte auf Einstellung ihres Verkehrs mit dem Feinde, der Anspruch der Neutralen auf Freiheit ihres Verkehrs mit jedermann.[3]) Die Führung feindlicher Güter hat, wie der Verkehr mit den feindlichen Mächten, immer wieder zum Verlust zahlreicher hansischer Schiffe und selbst Handelsflotten geführt. Waren jedoch die Hansestädte selbst kriegführende Partei, so stellten sie genau dieselben Anforderungen an die Neutralen und vermochten denselben vermöge ihrer kommerziellen und maritimen Übermacht meist einen erheblich zwingenderen Nachdruck zu geben, als andere Mächte.

Hamb. Stadtrecht 1497 Lappenberg, Rechtsaltert. S. 317 § 45, dazu die schon früher unter Raubgut verzeichneten Stellen der HR.

[1]) Hans. UB. I n. 1173, VIII n. 377, vgl. HR. 2. IV n. 467, Hans. UB. IX n. 175.

[2]) Vgl. Band I S. 455f.

[3]) Vgl. HR. I. III n. 198 § 6, vgl. mit II n. 345 § 26.

c) Die hansische Seeschiffahrtspolitik.

Es ist verständlich, daß die Hanse der Städte alsbald nach ihrem endgültigen Eintreten in die Geschichte wie auf anderen Gebieten so auch gegenüber der allgemeinen Seeschiffahrt im nördlichen Europa bestimmte Bestrebungen entwickelte. Dieselben entsprangen dem gleichen monopolistischen Geiste, wie die ähnlichen Bemühungen anderer mittelalterlicher und nachmittelalterlicher Seemächte. Sie bezweckten den Zustand tatsächlich ganz oder großenteils erreichter Verdrängung der Nichthansen aus der Seeschiffahrt festzuhalten, ihren eigenen Angehörigen im Wege allgemeingültiger Gesetzgebung bei der Bekämpfung der Fremden noch wirksamere Unterstützung zu leisten.

Auch die Nichthansen sollten im Bereich des hansischen Gebiets der in der Hanse üblichen Einstellung der Schiffahrt in den Wintermonaten sich anschließen. Schon der erste hansische Vorschlag über die allgemeine Einstellung der Winterschiffahrt 1391 gedachte auch sie dazu zu nötigen. Die Schiffahrtsordonnanz 1403 bedrohte die nichthansischen Schiffe, die im Winter Hansestädte aufsuchten, mit halbjährigem Ladeverbot und untersagte Bürgern wie Gästen in den Hansestädten den Ankauf der im Winter dorthin kommenden Schiffe und Güter bei Strafe der Konfiskation.[1]) Rücksichten auf den Handel waren es auch, welche die Hanse andererseits die Schiffahrt vom Zwijn und von England aus in westlicher Richtung, also vornehmlich nach der Baie, und umgekehrt aus dem Westen nach dem Osten während der Wintermonate gestatten ließen. Nur durften die Schiffe auf der Rückfahrt beim Anlaufen des Zwijn ihre Ladung nicht verändern.[2])

Mit der Einstellung der Winterschiffahrt überhaupt aber waren die preußischen Städte nicht zufrieden, verlangten 1405 die Aufhebung der Ordonnanz, beobachteten dieselbe nicht streng.[3]) In der dann folgenden Zeit der allgemeinen Verwirrung im Bunde kümmerten sich auch andere nicht um das Verbot. Erst die Hansetage 1417 und 1418 gaben den dringenden Vorstellungen des Brügger Kontors nach, das die Wiederherstellung der Schiffahrtsordonnanz für „dat profitelikeste punt“ erklärte, und erneuerten

[1]) HR. 1. IV n. 38 § 22, V n. 128 § 1.6, Hans. UB. V n. 600 § 5.
[2]) HR. 1. V n. 185 § 9, 222, 225 § 7, Hans. UB. V n. 645.
[3]) HR. 1. V n. 247 § 10, 255 § 5, 392 § 26.1, 705 § 5.

dieselbe im Zusammenhang mit den anderen damals kodifizierten Statuten.[1])

Gegen die Durchführung dieser Ordonnanz aber erhob sich nun eine heftige Bewegung innerhalb der hansischen Kaufmannskreise selbst. Anscheinend nicht wenige verzichteten auf die Zugehörigkeit zur Hanse, befrachteten nichthansische Schiffe nach dem Osten, nach Hamburg. Das Brügger Kontor rief die Hanse 1426 um Hilfe dagegen an, „dat de Vlamynge unde andere buten der hensze de handelinge der copenschop ostward nicht ene krygen", hielt als Gegengewicht zum mindesten für nötig, den Hansen die Verschiffung von Ventegütern während des Winters zu gestatten. Die Vorstellungen des Kontors rüttelten die Hanse auf, ließen die Seestädte schärfer auf die Beobachtung der Ordonnanz sehen. Doch hatte das Kontor auch später über das Verhalten von Hamburg zu klagen. Im Sommer 1426 beschlossen die Städtegruppen der Ostsee nebst Hamburg im Beisein von Boten des Kontors ernstlich, auch von den Holländern und Seeländern sowie von den Leden Flanderns die Befolgung ihrer Schiffahrtsordonnanz zu verlangen.[2])

Der Hansetag 1434 erneuerte abermals das Statut und bedrohte insbesondere die Holländer mit Maßregeln bei Übertretung desselben. Die Proteste dieser wurden 1442, 1447, 1461 und 1470 von der Hanse damit beantwortet, daß sie ihre Bestimmungen voll und ganz aufrecht hielt.[3])

Für die Durchführung der hansischen Politik der Winterlage, die klimatischen Gründen entsprang, waren nach dieser Richtung die kommerziellen Verhältnisse bestimmend. Die Nichthansen mußten zum Anschluß an dieselbe genötigt werden, sollten nicht die hansischen Statuten zum Nachteil der Hanse ihnen Vorschub leisten.

Viele Mühe gab sich die Hanse, um den Nichthansen die Mittel zu einer Konkurrenz mit ihrer eigenen Schiffahrt, das not-

[1]) HR. 1. VI n. 68 A § 40, 400 § 15, 396a § 2, 397 § 33—35, 398 § 21 bis 23, 557 § 26—28, vgl. VII n. 99. Das Groninger Oldermansboek, hg. von Feith, verfügt S. 11 § 15, daß Schiffspartnerschaften nur während der Zeit der Winterlage, zwischen dem 11. November und 22. Februar, gelöst werden durften, wenn also der Betrieb der Seeschiffahrt nicht dadurch gestört wurde.

[2]) HR. 1. VII n. 438. 576, VIII n. 17, 24, 25, S. 12 Anm. 1, n. 59 § 17, 63, 67, 126 § 7, Hans. UB. VI n. 766. 770.

[3]) HR. 2. 1 n. 321 § 13, II n. 144 § 5, 608 § 14, 616, vgl. 587 § 21, 588 § 12, 589 § 3, 641 § 2; III n. 288 § 35—37, V n. 121 § 5, VI n. 356 § 37—39.

wendige Schiffsmaterial, vorzuenthalten. Der Absatz hansischer Schiffe an Nichthansen, der Bau solcher für ihre Rechnung in Hansestädten hatten offenbar in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts in engem Zusammenhang mit dem ersten kräftigen Aufschwung des holländischen und englischen Verkehrs nach der Ostsee nicht unbeträchtlich zugenommen.[1]) Auch in dieser Frage der hansischen Schiffahrtspolitik war der Hansetag zu Lüneburg 1412 bahnbrechend. Von Ostern 1413 ab verbot er den Verkauf von Schiffen durch Hansen an Nichthansen bei Strafe des Verlustes der Kaufsumme. Nicht einmal Anteile hansischer Schiffe sollten mehr im Besitz von Nichthansen sein. Jede Hansestadt mit Seeschiffsbau sollte von denen, die dort Schiffe kauften oder ausführten, Bürgschaft fordern, daß sie dieselben nicht an Außenhansen verkauften.[2])

Noch 1389 hatte die Hanse die Kapitalbeteiligung von Nichthansen an ihrer Reederei im Hinblick auf die Holländer ausdrücklich für erlaubt erklärt.[3]) Diese war überhaupt nichts Seltenes. Der große Hansetag 1418 nahm den Erlaß seines Vorgängers von 1412 wieder auf, dessen Satzungen in der allgemeinen Auflösung des hansischen Lebens nicht zur Geltung gekommen waren. Binnen Jahresfrist sollten alle Verhältnisse gemeinsamen Schiffsbesitzes zwischen Hansen und Nichthansen bei Strafe von 2 M. Goldes gelöst werden.[4]) Dagegen frischte er das Verbot des Schiffsverkaufs nicht auf. Er scheute sich anscheinend, den drohenden Widerstand derjenigen Plätze, die aus dem Bau von Schiffen für Rechnung Fremder und aus dem Absatz solcher an Fremde großen Vorteil zogen, namentlich Danzigs, herauszufordern.

In Danzig aber verzichtete man auch auf die gemeinschaftliche Reederei nicht. Das Brügger Kontor machte 1423 der Hanse eindringliche Vorstellungen wegen der zahlreichen Verkäufe neuer Schiffe an Fläminger[5]) und begehrte, daß die Hanse solche an Nichthansen unter allen Umständen verbiete, „anders dan de nicht ene dogen by der ze to varende.“ Jedoch die Hanse blieb zurückhaltend. Zwar das Verbot der Reedereigemeinschaft mit Nichthansen

[1]) Vgl. zum folgenden auch Stein, Beiträge usw. S. 124ff., 136f., Baasch, Seeschiffsbau und Schiffsbaupolitik, S. 3ff.

[2]) HR. 1. VI n. 68A § 48, B § 29.

[3]) HR. 1. III n. 425 § 8.

[4]) HR. 1. VI n. 557 § 32.

[5]) Die Gründe vgl. Band I, S. 365.

wurde bekräftigt. Aber erst auf erneute Klagen des Brügger Kontors beschloß die Versammlung zu Lübeck im Sommer 1426, dem Hochmeister und seinen Städten wegen des dort für den Absatz im Westen betriebenen Schiffsbaus Vorstellungen zu machen.[1]) Erfolg aber hatte dieser Schritt, wenn er ausgeführt wurde, nicht.

Darum entschloß sich endlich der Hansetag 1434, mit einem neuen Statut dagegen vorzugehen. Er erneuerte das Verbot gemeinsamen Eigentums von Hansen und Nichthansen an Seeschiffen und verschärfte die Strafbestimmungen dieses Statuts. Jeder Schiffer sollte bei der ersten Reise der Stadt, wo er das Schiff gekauft oder ausgerüstet hatte, oder den Kontoren zu Brügge oder London die Namen der Reeder desselben angeben und von diesen Behörden sich darüber Bescheinigung ausstellen lassen. Falsche Angaben über die Partnerschaften bedrohte die Hanse mit Todesstrafe.[2]) Wurden diese Verfügungen befolgt, so mußten sie zwingende Wirkung haben.

Zugleich ging derselbe Hansetag endlich auf längst vom Kontor zu Brügge getane Vorschläge ein. Er verbot allen Hansestädten, die Erbauung von Schiffen für Rechnung von Nichthansen zu gestatten, bei Strafe von 10 M. Goldes. Neugebaute hansische Schiffe sollten erst nach mindestens einjährigem Besitz von ihren hansischen Eigentümern an Nichthansen verkauft werden dürfen.[3]) Diese Frist war wohl deshalb so kurz bemessen, um die preußischen Städte einer Annahme dieser Bestimmungen überhaupt geneigter zu machen. Jedoch Danzig versagte seine Zustimmung und begründete dies mit der politischen Lage, seinem Verhältnis zur Landesherrschaft und Ritterschaft, sowie der geteilten Auffassung, die innerhalb seiner eigenen Bürgerschaft dem hansischen Statut gegenüber bestehe. Die Hanse mußte hier von vornherein auf die Durchführung desselben verzichten. 1436 setzte sie ausdrücklich für Danzig das Verbot der Schiffsverkäufe außer Kraft. Allerdings widerstrebten wichtige Teile der Bevölkerung Danzigs dem Statut. Aber auch die Ordensherrschaft selbst wollte von einer Beschränkung ihrer Selbstherrlichkeit durch hansische Verordnungen nichts wissen.[4])

---

[1]) HR. 1. VII n. 800 § 8, 24, 25, VIII n. 59 § 9, 10.

[2]) HR. 2. I n. 321 § 14, 20.

[3]) HR. 2. I n. 321 § 29, 30.

[4]) HR. 2. I n. 393 § 5, 394 § 4, 403, 404, 437, 533 § 5, 563, 595, vgl. Hirsch, Danzig, S. 268.

Als jedoch das Ordensland und Danzig mit den Holländern im wendisch-holländischen Kriege so böse Erfahrungen machten,[1]) gelang es Danzig, unter Benutzung der bestehenden Erregung, den Hochmeister und seine eigene Bürgerschaft 1440 zum Erlaß eines gemeinsamen Verbotes des Schiffsverkaufes an Auswärtige überhaupt zu bewegen. Auch die Engländer und Polen fühlten sich dadurch betroffen. Aber auch gegen die nichtpreußischen Hansen richtete es sich.[2]) Den Preußen war durch das Verhalten der Holländer klar geworden, daß die Vergrößerung des ausländischen Schiffsmaterials, die zu einem nicht unbeträchtlichen Teil durch ihren eigenen Schiffsbau bewirkt war, sich unter Umständen auch gegen sie selbst kehren konnte. Im Januar 1441 beschlossen die Stände Preußens, daß nur Landeseingeborenen der Bau von Schiffen gestattet und daß ihr Verkauf verboten sein sollte, ehe sie gänzlich verbraucht seien. Die preußischen Boten, die bald darauf zu den Friedensverhandlungen nach Kopenhagen zogen, wurden angewiesen, der Hanse wie Holland gegenüber an diesen Verfügungen festzuhalten.[3])

Insoweit sich die preußischen Beschlüsse gegen die Nichthansen richteten, konnten sie der Hanse nur erwünscht sein. Im März 1441 schon machte sie dieselben zu den ihrigen. In jeder Stadt sollte der Schiffsbau den Bürgern derselben oder den Untertanen ihres Herrn vorbehalten sein. Doch suchte sie einer für die Hansen ungünstigen Wirkung der preußischen Verordnung durch die Zusatzbestimmung vorzubeugen, daß Bürgern von Hansestädten der Ankauf hansischer Schiffe zu keiner Zeit und an keinem Orte verwehrt sein sollte.[4]) Gleichzeitig erneuerte sie und wieder schon 1442 das Verbot der Schiffspartnerschaft mit Nichthansen, dessen Befolgung inzwischen keineswegs so vollständig gewesen war, als sie wünschen mußte.[5])

In Preußen selbst schlug die Haltung bald wieder um. Auf

[1]) Vgl. Band I S. 291.

[2]) HR. 2. II n. 387, vgl. n. 380 § 7, 644 § 9.

[3]) HR. 2. II n. 421 § 4, 434 § 25.

[4]) HR. 2. II n. 439 § 22, 515 § 10.

[5]) HR. 2. II n. 439 § 29, 608 § 15, Stein, Beiträge usw., S. 126 Anm. 4, HR. 2. II n. 76 § 11 Antwort. Vgl. den Fall das. I n. 522: ein hans. Kaufmann im Westen nahm die Strafe von 3 M. Gold gern auf sich, da er beim Verkauf seines Schiffes viel mehr verdiente.

dem Ständetag zu Elbing mußten die Städte im November 1441 dem Druck der vereinigten anderen Stände und der Ordensherren weichen, die auch den Hochmeister für ihre Forderungen gewannen. Der Ankauf von Schiffen in Preußen sollte künftig jedermann, Hansen und Nichthansen, wieder freistehen, bis man erkenne, daß Preußen dadurch Schaden nehme. Den Anstoß zu diesem Beschluß gab wahrscheinlich der Umstand, daß der frühere den Holländern gegenüber im Kopenhagener Frieden nicht aufrecht erhalten worden war.[1])

Trotzdem scheint in aller Stille Danzig den Ankauf und Bau von Schiffen den Nichthansen weiter verwehrt zu haben. Die preußische Landesordnung 1445 griff dann auf die Verordnung der Stände vom Januar 1441 zurück. Doch behielt sich der Hochmeister vor, daß er sich in bestimmten Fällen nicht daran zu binden brauche. Der Gemeinde Danzigs sollte sie verheimlicht werden.[2])

Auch dieser Beschluß stellte also die Hansen, die nicht Ordensuntertanen waren, mit den Nichthansen auf die gleiche Stufe der Behandlung. Die Hanse benutzte die günstige Gelegenheit alsbald, um auf ihre Politik zurückzukommen. Sie erneuerte 1447 die Verfügung von 1434 über die Verpflichtung der hansischen Schiffer zur Nachweisung ihrer Reeder und bekräftigte das Statut von 1441 gegen den Bau und Ankauf von Schiffen.[3]) Der Hochmeister genehmigte dieses jedoch nur für zwei Jahre bis Pfingsten 1450 und unbeschadet seines Ordens Herrlichkeit.[4]) Demgemäß gestattete er schon Ende 1448 den Holländern bis 1450 den Ankauf von zehn großen Schiffen in Preußen. Die Beschwerden der Engländer über das Gesetz dagegen lehnte er kurz ab.[5]) Und in hansischem Sinne war es, wenn er 1452 in Übereinstimmung mit seinen Städten unter

[1]) HR. 2. II S. 449 Anm. 1. Bestehen blieb das Verbot des Verkaufes preußischer Schiffe an Polen. Dies ging aber die Hanse nichts an, das. n. 527 § 19—21.

[2]) Töppen, Akten, II n. 410 § 39, vgl. HR. 2. III n. 241 § 4, VII n. 482 § 7; III n. 308 § 1, Livl. UB. X n. 292 § 3.

[3]) HR. 2. III n. 288 § 63, 81.

[4]) HR. 2. III n. 317 Schluß, 318 § 4, 319 § 6, Töppen, Akten, III n. 27 S. 59.

[5]) Livl. UB. X n. 515 § 6, vgl. oben Band I S. 428; HR. 2. VII n. 486 § 14, vgl. III n. 694 § 9, Baasch, Seeschiffbau usw. S. 6.

erschwerenden Bestimmungen den Verkauf preußischer Schiffe an Nichthansen vor eingetretener Seeuntüchtigkeit zu unterdrücken suchte.[1])

Durch diese Politik ihrer Stadt fühlten sich die Danziger Schiffsbauer in ihrem Erwerb stark beeinträchtigt. Sie grollten dem Rat und der Hanse und suchten die immer schärfer werdende Spannung zwischen dem Hochmeister und dem preußischen Bunde durch Anschluß an jenen sich zu nutze zu machen. Auch gegen die Hanse suchten sie sein landesherrliches Selbstgefühl aufzustacheln. Sie sprachen ihm ihre Zuversicht aus, „dat dy gemeynen henszestete euwir gnaden landt nicht regiren dorffen, wente euwir gnade is dys landes eyn herre".[2]) Die Ankerschmiede und andere Gewerbe schlossen sich der Bewegung der Schiffsbauer gegen die Ratspolitik an. Der Danziger Komtur unterstützte ihre Wünsche. Der Hochmeister setzte das hansische Statut, das also nach 1450 stillschweigend beibehalten war, außer Kraft und gestattete den Danzigern Schiffsbauern, ihr Geschäft für jedermann, Hansen und Nichthansen, zu betreiben.[3])

Der Ausbruch des Ordenskrieges machte seit 1454 die Befolgung oder Nichtbefolgung der schiffahrtspolitischen Statuten der Hanse in Danzig für viele Jahre ziemlich gegenstandslos. Er beraubte die Schiffsbauer des Rückhaltes am Orden. Wenn Willküren Danzigs jedoch im Verlauf desselben 1457 und 1463 den Bau von Schiffen zum Verkauf nach auswärts verboten und ihn überhaupt nur Bürgern gestatteten,[4]) so war der Grund hierfür der, sich für den Kampf mit dem Orden und Amsterdam nicht der Schiffe zu entäußern zum Vorteil der Feinde. Denn die politischen Verhältnisse mußten Danzig im übrigen Rücksichtnahme auf die Wünsche seiner Schiffsbauer und der mit ihnen zusammenhängenden Interessengruppen nahelegen.

Die Hanse wandte sich einer erneuten Prüfung der Hauptgrundsätze ihrer Schiffahrtspolitik erst 1470 wieder zu. Wie schon 1461, bekräftigte der Hansetag nun mit Nachdruck das Verbot des gemeinsamen Schiffsbesitzes und das Statut von 1447 über Schiffsbau

[1]) HR. 2. IV n. 78 § 2.

[2]) Hans. UB. VIII n. 225 u. S. 169 Anm. 1.

[3]) Hans. UB. VIII n. 240, Script.. rer. Pruss. IV S. 503 Anm. 1, HR. 2. IV n. 167, 196 § 8, vgl. Hirsch, Danzig, S. 268.

[4]) Pardessus, Collect. usw. III S. 468, Baasch, Seeschiffbau usw., S. 197

und Verkauf.[1]) Aber einerseits scheinen Deventer und Zwolle abgeneigt gewesen zu sein, sich diesem anzuschließen, andererseits wurde es von Danzig und wohl auch Königsberg nicht befolgt. Danzig war frei geworden von seiner alten Landesherrschaft und in Wahrheit unabhängig durch den Anschluß an Polen. Es bedurfte nun nicht mehr des Rückhaltes an der Hanse gegen jene. Sich jetzt noch den schiffahrtspolitischen Statuten der Hanse unterzuordnen, wenn dadurch wichtige und höchst entwickelungsfähige Berufe seiner Bürgerschaft litten und andererseits der Stadt kein Vorteil erwuchs, erschien nicht mehr zeitgemäß.[2])

Als der Hansetag 1476 auf Antrieb des Brügger Kontors von Danzig die Anerkennung des Schiffsbauverbots begehrte, entgegnete Danzig sehr bestimmt, daß es sich um dasselbe nicht mehr kümmere, da es nicht Lust habe, allein darunter zu leiden. Es suchte der Hanse außerdem klarzumachen, daß die durch das Statut beabsichtigte Unterdrückung der holländischen Konkurrenz ihren Zweck verfehle, denn die Holländer ließen gut ebensoviel Schiffe im eigenen Lande als auswärts bauen. Und Danzig beharrte bei seinem Standpunkt, Thorn und Elbing schlossen sich seiner Auffassung an.[3])

Nur sehr vorübergehend waren die Versuche, die Hansestädte in der Behandlung der Schiffsbau- und Schiffsankaufsfrage zu vereinigen, im 15. Jahrhundert von Erfolg gewesen. Die hansischen Bestrebungen, die vom Brügger Kontor und von den wendischen Städten vertreten wurden, scheiterten am Widerstand des Ordens, dann Danzigs. Auch die Klagen über mannigfache Nichtbefolgung des Verbotes gemeinsamen Schiffsbesitzes dauerten trotz wiederholter Erneuerung desselben fort.[4]) Aber wie dieses Verbot Aufnahme fand z. B. in die Bursprache Rigas, so gingen auch jene Statuten in die Bursprachen verschiedener Hansestädte über und wurden den Bürgern derselben dadurch in beständiger Erinnerung gehalten.[5]) Dabei gab jedoch das betreffende hansische Statut oft wohl nur die

[1]) HR. 2. VI n. 356 §§ 17, 32, 73, vgl. V n. 121 § 14, Hans. UB. VIII n. 185.

[2]) HR. 2. VI n. 547.

[3]) HR. 2. VII n. 338 §§ 189.e, 190.6, 367, 379, Baasch, Seeschiffbau usw., S. 7.

[4]) HR. 2. VII n. 338 §§ 189.3, 190.3, HR. 3. II S. 166 § 263.

[5]) Napiersky, Quellen usw., S. 236 Anm. 5, 6, für Lübeck vgl. Baasch Seeschiffbau usw., S. 44.

gemeinsame Grundlage ab, nach der die verschiedenen Städte individuell ihre Verbote faßten, manche schärfer, manche milder als die hansischen Satzungen. Die kundige Rolle in Bremen verbot den Bürgern 1450 und 1489, Fremden die Erbauung von See- und Flußschiffen überhaupt zu gestatten. In Hamburg gebot der Bürgerrezeß von 1483 den Schiffsbauern, nur an Mitglieder der Hanse Schiffe zu verkaufen, während der von 1529 die Erbauung von Schiffen für Fremde in jedem einzelnen Falle von der Genehmigung des Rates abhängig machte.[1])

Auch die Frage, nach Verlauf wie langer Zeit hansische Schiffe an das Ausland veräußert werden durften, wurde von den verschiedenen Städten verschieden beantwortet. Nach der Forderung der Hanse von 1434 sollten sie ein Jahr lang von Hansen gefahren sein, nach späteren Erlassen bis zur eingetretenen Seeuntüchtigkeit. Das war aber ein schwankender Begriff. Einzelne Hansestädte setzten daher an dessen Stelle eine bestimmte Frist von Jahren. Lübeck verlangte eine Heimatszugehörigkeit dort gebauter Schiffe von acht Jahren, Bremen 1450 von drei, 1489 von sechs Jahren, letzteres auch Wismar und Stralsund und seit 1556 auf Bitte seiner Kaufmannschaft Stettin. Elbing forderte wenigstens im 16. Jahrhundert zehn Jahre. In Rostock, das ursprünglich den Verkauf von Schiffen überhaupt nicht gestattet zu haben scheint, bestand im 16. Jahrhundert eine fünfjährige Frist.[2])

Diesen verschiedenen Bestrebungen der Hanse, die nichthansische Schiffahrt um ihrer selbst und nicht um des damit verbundenen Handels willen zu bekämpfen, stehen am nächsten die, welche die Befrachtung nichthansischer Schiffe durch hansische Kaufleute unterdrücken wollten. Jene wollten der Vermehrung des nichthansischen Schiffsbestandes möglichst entgegenarbeiten, diese sollten der ausländischen Reederei den Gewinn aus Frachtgeschäften für den hansischen Handel vorenthalten und diesen selbst nötigen, sich ausschließlich hansischer Schiffe zu bedienen, wie es um 1350 üblich gewesen war.

---

[1]) Ölrichs, Slg. von Ges.büchern Bremens usw., S. 737 § 107, S. 690 § 138, Baasch, Seeschiffbau usw., S. 9.

[2]) Vgl. Wehrmann, Zunftrollen, S. 405, Ölrichs, Slg. v. Ges.büchern Bremens usw., S. 737 § 108, S. 690 § 139, Baasch, Seeschiffbau usw., S. 45, 54, 62, 63, 137, 141, 146f., 165, 209.

Noch die hansische Handelssperre gegen Flandern gestattete 1389 den hansischen Kaufleuten im Osten die Verfrachtung ihrer Waren in holländische und seeländische Schiffe zum Transport an den interimistischen Stapelplatz Dordrecht.[1]) Und in der Frachtfahrt mit Salz für hansische Rechnung war im Zusammenhang mit dem schnellen Aufschwung dieses Geschäftszweiges in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts der Anteil der Holländer auffallend gewachsen.[2])

Da verbot auf Anregung Revals das Kontor zu Brügge 1402 allgemein die Verfrachtung anderer als der von alters üblich gewesenen Schiffe nach Livland. Reval war wegen des zunehmenden Erscheinens flämischer Kaufleute und Schiffe besorgt geworden.[3]) Die Hanse nahm die hierdurch eingeleitete Politik jedoch zunächst nicht auf. Das Kontor ging allein, beunruhigt durch die fortgesetzt zunehmende Verwendung nichthansischer Schiffe im Verkehr nach dem Osten, einen Schritt weiter. Am 13. Januar 1423 verbot es den hansischen Kaufleuten im Westen die Befrachtung von Schiffen der Fläminger, Holländer, Seeländer, der damals noch nichthansischen Kampener und anderer Nichthansen nach dem Osten überhaupt, sowie das Löschen und Laden solcher dort.[4])

Zwei Jahre später genehmigte eine hansische Gesandtschaft in Flandern den Antrag des Kontors, der den Hansen die Benutzung flämischer und holländischer Schiffe nach Livland verbot und offenen Ungehorsam dagegen mit Verlust der verfrachteten Güter, heimlichen aber mit Ausschluß aus der Hanse bedrohte.[5]) Gegen das Verbot der Frachtschiffahrt der Holländer und Kampener aber lehnten sich die livländischen Städte entschieden auf. Denn sie war altes Herkommen. Auch die Hanse ließ es bei diesem bewenden. Das Kontor konnte seine Absicht nur gegenüber den Flämingern durchführen.[6])

---

[1]) HR. I. III n. 425 § 14.

[2]) Vgl. Band I S. 272 f.

[3]) Hans. UB. V n. 545, 562. — Das Verbot der Befrachtung holländischer Schiffe durch die preußischen Städte 1401 sollte lediglich Schädigungen preußischer Angehöriger während des Zerwürfnisses zwischen Holland und Hamburg vorbeugen, HR. I. V n. 1 § 4, n. 2.

[4]) HR. I. VII n. 438, 576, Hans. UB. VI n. 489 § 2.

[5]) HR. I. VII n. 800 § 11.

[6]) Vgl. Stein, Beiträge usw., S. 133 f.

Als aber durch den holländisch-wendischen Krieg die Leistungsfähigkeit und Stattlichkeit der Marine der Holländer stark hervorgetreten war, begann die Hanse endlich ernstlich an die Beschränkung ihrer Bewegungsfreiheit innerhalb des hansischen Verkehrsgebiets zu denken. Der fortgesetzten Ausdehnung ihres Frachtgeschäfts und der zunehmenden Inanspruchnahme ihrer Schiffe durch Hansen schrieb man es in hansischen Kreisen überhaupt zu, daß sie so hochmütig und herausfordernd geworden waren. Dennoch kam es bei der Abneigung der livländischen und preußischen Städte und selbst Lübecks gegen Zwangsmaßregeln, die den mühsam gewonnenen Frieden mit Holland und auch das gute Verhältnis zum Herzog von Burgund zu gefährden drohten, auch nach 1441 zunächst noch nicht zu Beschlüssen der Hanse gegen die Frachtschiffahrt der Holländer.[1])

Erst 1447 untersagte die Hanse in einem ganz allgemein gehaltenen Beschluß allen Hansen bei Strafe von 2 M. Goldes die Befrachtung von Schiffen, die nicht in die Hanse gehörten.[2]) Jedoch der Hochmeister wollte solchen Zwang für seine Untertanen nur im Verkehr mit Brügge und dem dortigen Stapel der Hanse zulassen. In jeder anderen Verkehrsrichtung sollten sie volle Freiheit in der Auswahl geeigneten Schiffsmaterials behalten. Erst auf dringende Vorstellungen Lübecks und selbst der preußischen Städte genehmigte er das hansische Statut auf 1—2 Jahre, um seine nützliche oder schädliche Wirkung zu erproben.[3]) Darnach scheint es in Preußen dann wieder aufgegeben worden zu sein.

Andererseits zeigten sich auch die Süderseer, insbesondere Deventer, schwierig gegen das Statut. Sie fühlten sich in der herkömmlichen Verwendung holländischer Schiffe im Verkehr nach Bergen dadurch beschränkt. Aber die hansische Versammlung zu Bremen 1449 gestattete ihnen diese bis auf weiteres.[4])

Der starke Aufschwung der holländischen Schiffahrt in der Zeit der hansischen Handelssperre gegen Flandern erklärt es, daß die Hanse 1461 ihr Statut von 1447 gegen die Befrachtung von Nicht-

[1]) HR. 2. II n. 490 § 8, 555 § 4, 568 § 16, 587 § 3.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 79.

[3]) HR. 2. III n. 317 Schluß, 319 § 4, 320 § 2, 322, 323, 326, 402 § 11, 403 § 4.

[4]) HR. 2. III n. 546 § 8, 549 § 3, 552 § 1, 5.

hansen durch Hansen, und diesmal ohne Einschränkung, erneuerte.[1]) Einspruch des Ordens war wegen seines Kriegs mit seinen Untertanen und Polen nicht zu erwarten. Doch erfolgte solcher von anderen Seiten. Reval machte zur Bedingung seiner Einwilligung, daß auch Preußen dem Statut sich anschließen müsse. Riga lehnte dasselbe ab. Und selbst das Brügger Kontor hielt seine Durchführung zurzeit für untunlich, da der hansische Kaufmann wegen des Krieges im Osten genötigt sei, als Aushilfe sich im ostwestlichen Verkehr nichthansischer Schiffe zu bedienen.[2]) Außerdem machte es mit Recht auf das alte Herkommen aufmerksam, daß die hansischen Kaufleute im Baienhandel sich auch nichthansischer Schiffe bedienten, und wollte daran festhalten. Ebenso das Londoner Kontor, indem es auf die Benutzung allerart nichthansischer Schiffe durch seine Mitglieder im Warenverkehr zwischen London und Seeland hinwies.[3])

Als das Kontor zu Bergen 1468 Kampener in empfindliche Strafe nahm, weil sie holländische Schiffe befrachtet hatten, beschwerte sich Kampen bei der Hanse und bestritt, daß von den Seinen dadurch hansische Statuten verletzt seien. Das Kontor sprach es dagegen als sein Prinzip aus, daß es niemand zur Rechenschaft ziehe, wenn die Befrachtung nichthansischer Schiffe um beweislicher Not willen, d. h. mangels hansischer Schiffe, erfolgt sei.[4]) Und darin bestand wohl überhaupt die ganze Vergünstigung für die Süderseer gegenüber dem Statut von 1447.

Das Vorgehen des Bergener Kontors war nur ein Vorläufer von energischeren Maßnahmen der Hanse selbst gegen das vielbeklagte Übel. Der Hansetag im August 1470 förderte die hansischen Bestrebungen zur Ausschließung der nichthansischen Frachtschiffahrt wirksam dadurch, daß er dem hansischen Verkehr mit Stapelgütern zwischen dem Osten und Brügge jene feste Organisation gab, die ihn an die Straße Lübeck—Hamburg und an die Schiffe band, die von beiden Städten in Hamburg und im Zwijn dafür bereitgehalten werden sollten.[5]) Der Hansetag bekräftigte außerdem

[1]) HR. 2. V n. 70, 121 § 14.

[2]) HR. 2. V n. 101 § 10, 121 § 5, 141.

[3]) HR. 2. V n. 224, 263 § 51, vgl. 251, 264.

[4]) HR. 2. VI n. 186 § 1, 188 § 6, VII n. 342 § 27, 343 § 5, 388. Der Streit war 1476 noch nicht beigelegt.

[5]) Vgl. oben S. 98f., 113.

u. a. das Statut von 1447 gegen die Befrachtung der Nichthansen. Auch auf den hansischen Baienverkehr wurde es ausdrücklich ausgedehnt und dem Brügger Kontor die strenge Befolgung desselben zur Pflicht gemacht. Die Befrachtung der Holländer wurde sodann noch besonders verboten.[1]) Bei der Durchführung dieser Ordonnanzen aber stieß das Brügger Kontor auf viel Widerstand und Ungehorsam. Die wendischen Städte brachten deshalb namens der Hanse das Statut mit verschärfter Strafbestimmung 1472 abermals in Erinnerung.[2])

Dennoch mußte Lübeck 1476 Danzig ermahnen, den Nichthansen nicht Vorschub zu leisten. Es erhielt eine spitze Antwort; Lübeck wisse wohl, wie lange das Verbot der Befrachtung der Nichthansen gehalten worden und wer daran schuld sei, daß durch deren Befrachtung nun die Hansestädte aus der Schiffahrt gebracht seien und die Holländer und andere Nichthansen den Seeverkehr an sich gezogen hätten.[3]) Die Bemerkung war einesteils ungerecht, anderenteils erheblich übertrieben. Immerhin sah sich die Hanse aber einem neuen Aufschwung des holländischen Seeverkehrs seit 1475 gegenüber.[4])

Die allgemeinen Verbote, zu denen die Hanse auf diesem Gebiet nur spät und zögernd griff, haben ihrem Zweck bis zu einem gewissen Grade ohne Zweifel entsprochen. Sie haben mit dazu beigetragen, den Verkehr der Nichthansen im hansischen Handelsgebiet zu bekämpfen, indem sie die Ausbreitung ihrer Frachtschiffahrt im hansischen Verkehr zurückhielten. Sie sind dadurch auch der hansischen Reederei zugute gekommen und dürften so auch dem hansischen Schiffsbau für die durch andere Statuten verbotenen Lieferungen an Fremde einen Ersatz gewährt haben.

In dem Verlangen nach Einstellung der Seeschiffahrt der Nichthansen in den Wintermonaten, in der Unterdrückung ihrer Kapitalbeteiligung an der hansischen Reederei, in den Verboten des Schiffsbaus in Hansestädten für Rechnung von Nichthansen und des Verkaufs hansischer Schiffe an sie sowie der Befrachtung nichthansischer Schiffe durch hansische Kaufleute, — in diesen

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 44, 479, 514 § 3, 525, 596 § 30.

[2]) HR. 2. VI n. 498, 525, 547, 596 § 30, 31, 599, VII n. 338 §§ 225—230. Vgl. später HR. 3. I n. 501 § 63.

[3]) HR. 2. VII n. 379.

[4]) Vgl. oben S. 135.

Richtungen kam die hansische Schiffahrtspolitik den Nichthansen gegenüber zum Ausdruck. Etliche andere Maßregeln der Hanse, die ebenfalls der Schiffahrt gedenken, hatten doch zum Hauptzweck den Warenverkehr, der durch sie vermittelt wurde, und finden daher im folgenden Kapitel Erwähnung.

Auf dem weiten und vielseitigen Gebiete der Schiffahrtspolitik gebühren der Hanse große und zahlreiche Verdienste, vergegenwärtigt man sich, was im Rahmen dieses Kapitels ausgeführt worden ist oder nur angedeutet werden konnte. Mit allen möglichen Mitteln hat sie ihre Schiffahrt auf den Meeren und in der Fremde zu sichern und zu fördern gesucht. Sie hat die Leistungsfähigkeit derselben gehoben, indem sie ihre Fürsorge auf das Schiff selbst, seine Bemannung und die vielen anderen Fragen schiffahrtstechnischer Natur im weitesten Sinne ausdehnte. Sie hat durch ein System einander unterstützender Satzungen von ihrer Schiffahrt Schädigungen durch den Wettbewerb der Nichthansen mit Erfolg abzuwehren gesucht. Ihre gesetzgebende und rechtsetzende Tätigkeit hatte zur Folge, daß gegen den Schluß dieses Zeitraums die mannigfaltigen Fragen der Seeschiffahrt überwiegend einheitlich für das ganze hansische Verkehrsgebiet der Ost- und Nordsee geregelt waren. Das war der große Kulturgewinn, den ihre Arbeit der Folgezeit in dieser Richtung vermachte. Daß sie auch hier, wie sonst, mit Eigenwillen und besonderen Bestrebungen innerhalb ihres städtischen und persönlichen Mitgliederkreises zu kämpfen hatte, ändert an dieser Tatsache nichts.

2. Das Handelssystem der Hanse.

Wie den Betrieb der Schiffahrt unternahm es die Hanse auch, den des Handels im Laufe dieses Zeitraums in den verschiedensten Richtungen allgemeingültigen Vorschriften unterzuordnen. Die Ausbildung solcher wurde ganz wesentlich angeregt und unterstützt durch zwei Faktoren. Der eine war die Wirtschaftspolitik, die von der einzelnen Hansestadt für den Bereich ihrer Bürgerschaft und Interessen verfolgt wurde und die bei allen sich im wesentlichen in denselben Richtungen bewegte. Der andere waren die Kontore,

die Vereinigung der niederdeutschen Kaufleute im Auslande, die dort für den Bereich ihrer Mitglieder und ihren Betrieb eine Summe von Satzungen über Handel und Handelsrecht ausgebildet hatten. Auch die Schaffung einer Organisation des Handels begann als unmittelbare Folge der Entstehung der Städtehanse nach der Mitte des 14. Jahrhunderts.

Die Vorherrschaft im nordeuropäischen Handel, welche die hansischen Kaufleute bis zu dieser Zeit errungen hatten, sollte nun durchaus den Ihrigen vorbehalten werden, um so mehr, da die Energie des Auslandes auf kommerziellem Gebiet da und dort sich zu regen begann. Es mußte außerdem verhindert werden, daß die Fremden sich in den Hansestädten und hansischen Gebieten selbst einnisteten. Dazu kamen noch in sehr verschiedenen Richtungen mehr oder minder weitgehende Ansätze zu einer Fürsorge- und Kontrollpolitik für die Handelswaren, den Verkehr auf den Straßen des heimatlichen Binnenlandes u. a. m. Eine Betrachtung der verschiedenen Seiten dieses Handelssystems, wie es vielleicht am treffendsten und kürzesten genannt werden darf, wird Charakter, Ziele und Vielseitigkeit dieser Bestrebungen der Hanse hervortreten lassen.[1])

Im Auslande waren es vorzüglich die Kontore, auf welche die Hanse ihre monopolistischen Bestrebungen begründete. Zu dem Zwecke mußte sie diese ihrer Oberleitung unterwerfen. Es geschah, wie früher ausgeführt, in den ersten Jahrzehnten ihres eigenen Bestehens. Sie knüpfte die Bekleidung der Vorstandsämter der Kontore, die Mitgliedschaft überhaupt an gewisse Bedingungen. Sie entkleidete die Kontore, bei denen dies nötig war, zum Teil ihrer bisherigen Autonomie und Selbstverwaltung. Sie machte sich selbst zur obersten Behörde für sie. Nicht mehr durften sie eigenmächtig mit dem Auslande verhandeln und Verträge abschließen, sondern nur noch im Auftrage der Hanse. Nicht mehr hatten sie die endgültige Entscheidung in richterlicher Hinsicht ihren Mitgliedern gegenüber, sondern diese konnten von dort an die Hanse appellieren, wie die Hansetage 1418 und 1447 ausdrücklich feststellten.[2]) Und

[1]) Vgl. Stein, Beiträge usw. S. 105 ff.

[2]) HR. 1. VI n. 556 § 74, HR. 2. III n. 288 § 56, vgl. V n. 794 § 4, 795, 800 § 5, 21 gegen 717 § 15.

die Hanse wachte nun als höchste Instanz über Aufrechterhaltung und Ausübung des gesamten Kontorrechts.

Wesentlich verschieden vom Verhältnis zu ihren Kontoren war die Stellung der Hanse zu ihrem Betriebe auf Schonen, der im Gegensatz zu dem ununterbrochenen Leben der Kontore nur wenige Monate in jedem Jahre umfaßte. Es gab gemeinsame Fragen politischer, organisatorischer, wirtschaftlicher Natur auch hier, durch welche die Städte sowie ihre Vögte verbunden waren. Aber zur Schaffung eines hansischen Rechts auf Schonen kam es nicht. Jeder Vogt dort war Leiter und Richter für die Bürger seiner Stadt und derjenigen anderen Städte, die sich ihr anschlossen, da sie keinen eigenen Fittenbesitz auf Schonen besaßen, und richtete nach dem Rechte seiner Stadt.[1])

Die ständigen Stützpunkte des hansischen Handels im Auslande waren in erster Linie die vier Kontore zu Nowgorod, London, Brügge und Bergen. Hinzu kamen kleinere Niederlassungen speziellern Charakters zu Polozk, Kowno, Opslo, Tunsberg, Kopenhagen, Malmö, Staveren, Amsterdam, Sluys, Lynn, Boston, Hull, Ipswich und Yarmouth. Es ist im Verlaufe der Darstellung der ersten beiden Bücher wiederholt darauf hingewiesen worden, in welchem Maße die Gesamtheit oder die Kaufmannschaft einer Städtegruppe oder auch nur einer einzelnen Stadt an den verschiedenen Kontoren interessiert war und welche Verschiebungen darin sich vollzogen. Aber gleichviel, ob die Allgemeinheit an diesen Spezialkontoren Interesse nahm oder nicht, auch sie galten sowohl in der Auffassung der Hanse, wie der einzelnen Städte, die dort herrschten, als Stützpunkte der hansischen Handelsorganisation im Auslande, auf denen jedem hansischen Kaufmann im Prinzip der Verkehr freistand. Auch sie hatten sich daher dem hansischen System durchaus unterzuordnen.[2])

---

[1]) Vgl. Schäfer, Vogtsbuch, Hans. Gesch.-Qu. IV S. CXXVIII ff.

[2]) Was das Alter der Kontore anbelangt, so gehörten die zu Nowgorod und London noch dem 12., das zu Brügge dem 13. Jh. an, ebenso die anderen hansischen Niederlassungen in England; die zu Bergen, Opslo und Tunsberg kamen erst gegen die Mitte des 14. Jhs. empor; wenig jünger waren die wendischen Faktoreien in Malmö und Kopenhagen, vgl. Band I S. 27, 347, u. die hamburgischen in Amsterdam und Staveren, vgl. Band I S. 267; es folgte im letzten Jahrzehnt und um die Wende des 14. Jhs. die Grundlegung der Niederlassungen in Polozk, Kowno und Sluys, vgl. Band I S. 96, 97, 267, II

Im einzelnen ist hier und da ein gewisses Unterordnungsverhältnis kleiner Kontore oder wenigstens ein Anspruch der großen darauf unverkennbar. Eine solche übergeordnete Stellung nahm die Niederlassung zu London ein gegenüber den anderen in England, auch gegenüber der zu Boston, die im übrigen unter der Leitung des Kontors zu Bergen stand. 1476 stellte sogar das Kontor zu London, wiewohl vergeblich, bei der Hanse den Antrag, daß die kleinen Niederlassungen zu Ipswich, Boston usw. überhaupt keine Sonderexistenz und Organisation mehr haben sollten.[1]) Der Anspruch des Brügger Kontors auf die Unterordnung der Niederlassung der Hamburger zu Sluys wurde 1418 von der Hanse anerkannt. Dagegen haben weder Bergen noch Nowgorod gegenüber den kleinen Kontoren im Norden und Osten eine solche Rolle gespielt.[2])

Am vollständigsten unter der Leitung einer Gruppe, der wendischen Städte, befand sich von vornherein die Niederlassung zu Bergen. Von einer Gruppierung der Kaufmannschaft und der hinter ihr stehenden Städte diesem Kontor gegenüber ist keine Rede. Die Bestrebungen der Süderseer nach faktischer Gleichberechtigung mit den wendischen Städten in der Leitung des Kontors, nach Bildung einer besonderen verfassungsmäßigen Gruppe innerhalb desselben, die auch den Ältermann stellte, waren vergeblich. In Nowgorod trat den beiden Gruppen der gotländischen und überseeischen Kaufmannschaft 1363 als besondere Gruppe die livländische hinzu.[3]) Doch räumten Wisby und Lübeck, die Vororte jener beiden, den livländischen Städten eine gleichberechtigte Stellung in der Verfassung des Kontors nicht ein. Die gleiche Forderung der preußischen Städte wiesen sie kurzerhand ab, gestatteten deren Kaufmannschaft nicht einmal die Bildung einer besonderen Gruppe.[4])

S. 194; erst der Mitte des 15. Jhs. gehörte die besondere Stettiner Faktorei in Malmö an, vgl. Band II S. 205.

[1]) HR. 2. VII n. 338 § 194.8, § 203.8.

[2]) Vgl. Hildebrand, Kontor zu Polozk, i. Balt. Monatsschr. 22 S. 364 f. gegen Sartorius-Lappenberg, Urk. Gesch. usw. I S. 152, u. Riesenkampff, Hof zu Nowgorod, S. 100. Die Meinung des letzteren, S. 99, daß in Pskow u. Smolensk vollständige deutsche Kontore bestanden hätten, ist für diesen Zeitraum unrichtig. Die ältere Bedeutung von Smolensk hatte Polozk an sich gezogen, damit auch die deutsche Niederlassung. In Pskow hat keine existiert.

[3]) HR. 1. I n. 296 § 14, II n. 68.

[4]) HR. 1. III n. 422 § 8, 439 § 3, IV n. 47 § 13.

In Brügge bestand die ausgeprägte Teilung der Kaufmannschaft nach Dritteln. Auch in London trat eine solche später hervor. In beiden war sie voneinander und von der Gruppierung der hansischen Kaufmannschaft in Nowgorod verschieden. Dem wendisch-sächsischen, preußisch-westfälischen und gotländisch-livländischen Drittel in Brügge entsprach in London das kölnisch-geldrische, westfälisch-bergisch-sächsisch-wendische und preußisch-livländisch-gotländische.[1])

Im Besitz eines faktisch und rechtlich abgesonderten Wohnbezirks befand sich die Mehrzahl der deutschen Niederlassungen oder sie gelangte zu solchem im Laufe dieser Zeit. In Nowgorod waren es der Olafs- und Petershof, von denen jener im Anfang des 15. Jahrhunderts in den Pachtbesitz der deutschen Kaufmannschaft des Petershofs überging. In London war es die Gildhalle. Später kam allmählich der Gebäudekomplex des Stalhofs, abschließend durch den Utrechter Frieden 1474, in hansischen Besitz.[2]) Dasselbe geschah gleichzeitig mit den hansischen Stalhöfen zu Lynn und Boston, von denen aber wenigstens letzterer schon länger der Hanse gehört hatte.[3])

Ähnlich war auch die Stellung der Hansen in den norwegischen Städten. Wie die hansische Faktorei in Nowgorod günstig innerhalb der Handelsseite der Stadt, der Stalhof an der Themse an der für den Fremdenverkehr vorteilhaftesten Stelle lag, so war die hansische Niederlassung in Bergen, die deutsche Brücke, geradezu der Kern der Stadt selbst, wo Handel und Verkehr sich abspielten. Auch sie war, wenngleich nicht durch Zaun und Tore wie die anderen von der eigentlichen Stadt abgeschlossen, doch ein abgesonderter Bezirk mit zahlreichen, den Hansen gehörigen Gebäuden auf den 30 schmalfrontigen, aber langen, nebeneinanderliegenden

---

[1]) Vgl. Lappenberg, Stalhof, II S. 104, kurzweg bezeichnet als kölnisches, westfälisches, preußisches Drittel, 1437. Doch waren 1455 die Städte, mit deren Genehmigung das Kontor Statuten erließ, Köln, Lübeck, Danzig; die westfälischen Städte waren inzwischen von Lübeck aus der leitenden Stellung in ihrem Drittel verdrängt worden, Hans. UB. VIII n. 435.

[2]) Lappenberg, Stalhof, I S. 56ff. Urkunden zur Besitzgeschichte des Stalhofes vgl. i. Hans. UB. in den verschiedenen Bänden passim.

[3]) Lappenberg, Stalhof, I S. 163ff., 165ff. Zahlreiche Urkunden zur älteren Besitzgeschichte des Stalhofes zu Lynn vgl. in den verschiedenen Bänden des Hans. UB.

Höfen und mit eigener Kirche.[1]) Ähnlich scheint hinsichtlich ihres Wohnbezirks die deutsche Kaufmannschaft in Opslo und Tunsberg gestellt gewesen zu sein. In Kowno durften die deutschen Kaufleute ursprünglich nur Höfe mit den zubehörenden Häusern mieten. Bald gingen diese jedoch durch Kauf oder Verpfändung in deutschen Besitz über. Und da die Kaufleute gern nebeneinander ihre Behausungen wählten, entstand auch hier allmählich im 15. Jahrhundert eine Art geschlossener Faktorei.[2])

Einer anderen Gruppe hansischer Niederlassungen fehlte die örtliche Geschlossenheit. Die hansischen Kaufleute mußten sich mit ihren Waren bei den Bürgern einmieten.[3]) Dies war der Fall in Polozk und vor allem in Brügge. Doch blieb auch das Brügger Kontor nicht ohne Besitz. Schon 1442 besaß es ein Haus in Brügge, bezeichnet als „des coepmans huys". Es diente den ständigen Beamten des Kontors, den Klerken, als Amtswohnung. Außerdem wurden an ihm hansische Verordnungen der Kaufmannschaft durch öffentlichen Anschlag bekanntgegeben.[4]) Durch den Friedensschluß der Hanse mit Flandern erhielt das Kontor 1457 den noch jetzt sogenannten Osterlingerplatz überwiesen zu ewiger unbeschränkter alleiniger Benutzung zu Handels- und Versammlungszwecken. An ihm lag wahrscheinlich jenes Haus und vermehrte sich nun der Häuserbesitz des Kontors bald stattlich.[5]) Auch Antwerpen schenkte 1468 dem Brügger Kontor ein eigenes Haus, das älteste und kleine der beiden dortigen Osterlingerhäuser, die Kluse genannt, am Alten Kornmarkt.[6]) 1477 erhielt auch in Bergen op Zoom das Brügger Kontor ein stattliches Haus zu eigenem Besitz.[7])

Im schriftlichen Verkehr mit anderen erschienen die Kontore

[1]) Nielsen, Bergen, S. 231 ff., zur Topographie vgl. C. Schumann, Die deutsche Brücke in Bergen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1889 S. 55 ff.

[2]) Vgl. Hirsch, Danzig S. 164.

[3]) Dies mußte natürlich auch in London geschehen, wenn der Hof voll besetzt war.

[4]) Hans. UB. VIII n. 630 § 1, HR. 2. V n. 743.

[5]) Siehe Band I S. 420. Hans. UB. VIII n. 579 u. Zusatz, vgl. Ennen. Zur Gesch. der hans. Häuser zu Brügge und Antwerpen, i. Hans. Gesch. Bll, Jg. 1873 S. 44 ff.

[6]) Siehe Band II S. 90. Zur Vorgesch. desselben vgl. etliche Urkunden i. Hans. UB. IV, VI, VIII, IX sowie Wehrmann, Die Gründung des hanseatischen Hauses in Antwerpen, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1873 S. 85 f.

[7]) Siehe oben S. 141.

als Einheiten durch ihre Siegel. Erst verhältnismäßig spät sind die Niederlassungen zu Brügge und London in den Besitz eines Gesamtsiegels gelangt. Letzterer wurde 1434 ein solches von der Hanse verliehen, um damit die allen drei Gruppen ihrer Kaufmannschaft gemeinsamen Angelegenheiten zu bekräftigen.[1]) Das Brügger Kontor erhielt ein solches erst 1471, jedoch nur um damit die Zertifikate für die vorschriftsmäßige Befolgung der hansischen Ordonnanz über den Stapelverkehr der Tuche zu beglaubigen.[2]) Das Kontor zu London aber war, nachdem die Kölner bei ihrer Trennung von der Hanse ihm das gemeinsame Siegel entfremdet hatten, entgegen dem Wunsche der Hanse am meisten geneigt, auf den alten Brauch der dreifachen Besiegelung, der Besiegelung durch jedes Drittel, wie ihn das Brügger Kontor noch übte, zurückzugreifen.[3]) Ein einziges Siegel führte natürlich von vornherein das Kontor zu Bergen. Bei dem zu Nowgorod aber trat 1410 eine Veränderung ein. Denn an Stelle nur eines seit anscheinend den achtziger Jahren benutzten Siegels sind seine Briefe nach 1410 mit zweien versehen.[4])

Sucht man von der jeweiligen Frequenz der Kontore ein

---

[1]) HR. 2. I n. 383 § 15, vgl. Mantels i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 12.

[2]) HR. 2. VI S. 431 Anm. 3, n. 470 § 9.

[3]) HR. 2. VII n. 338 § 194.9, § 203.9, n. 389 § 103.2.

[4]) Die Siegel waren ein Teil des Inventars der Kontore. Zu ihm gehörte ferner der Silberschatz, wie solchen auch jede Stadt besaß, meist silberne, selten goldene Gebrauchsstücke, wie Schalen, Becher, Löffel, Weinkannen, Salzfässer, dazu Kelche und andere gottesdienstliche Geräte, insgesamt als die Kleinodien des Kontors bezeichnet, großenteils wohl Stiftungen von Mitgliedern. Vgl. das Verzeichnis einer Anzahl Kleinodien des Bergener Kontors 1528: Bruns i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1895 S. 147ff., 150 Anm. 2, ein weiteres von 1541: Bruns i. Mitteil. d. Vereins f. Lüb. Gesch. VI S. 151ff., des Brügger Kontors 1602: Ennen i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1873 S. 73f., zu den Kleinodien des Londoner Kontors: Focke, Zwei Hans. Silbergeräte, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1887 S. 117ff., des Nowgoroder Kontors 1406: Hans. UB. V n. 738. — Es gehörten ferner zum Inventar die verschiedenen mehr oder minder zahlreichen und mannigfaltigen Bücher, als Statuten-, Register-, Brief-, Schoß- und Rechnungsbücher, Privilegienkopiare u.a., vgl. Hans. UB. IX n. 284, 446; VIII n. 1002: 958, IX n. 622, 623, 671 §§ 12, 97; IX n. 234, 687. Einzelne Rechnungen des Londoner Kontors, die einzigen ausführlichen, die bisher aus dem Mittelalter bekannt geworden, Hans. UB. IX n. 439, 440, 540, 560, 590, 638, 639, dazu die Bemerkung Steins das. S. XVI. Erwähnung der verschiedenen Bücher der Kontore zu Nowgorod, London und Bergen: Hans. UB. V n. 738, VIII n. 998, IX n. 115, 407, 440 § 16.

zahlenmäßiges Bild zu gewinnen, so setzt die Kleinheit der Zahlen etwas in Erstaunen. Im Dezember 1392 zogen mit den hansischen Gesandten nach Aufhebung der Handelssperre 150 hansische Kaufleute in Brügge ein, 1457 bei gleichem Anlaß über 200. Ende 1440 betrug die Anzahl aller hansischen Kaufleute in Brügge 114, im Juli 1468 108, Ende 1449 aller in Brügge, Damme und Sluys anwesenden Mitglieder der Hanse, Kaufleute und Schiffer, 600.[1]) In Nowgorod, dem einzigen Kontor, wo der Verkehr an bestimmte Zeiten gebunden war, die Besucher als Sommer- und Winterfahrer, die je nachdem im Frühling oder Ende Herbst eintrafen, jedes halbe Jahr sich ablösten, waren im November 1422 anwesend über 100 deutsche Kaufleute, im Sommer 1425 116, nachdem es anfänglich um 150 gewesen waren, Anfang 1439 200.[2]) Für die Kontore zu Bergen und London sind Zahlenangaben nicht vorhanden. Die 32 im Juli 1468 im Stalhof anwesenden hansischen Kaufleute waren nach ihrem eigenen Eingeständnis nur ein kleiner Bruchteil der gewöhnlich dort sich aufhaltenden.[3]) Jedoch mit diesen Angaben ist nicht viel gewonnen. Irgendeinen Maßstab für die jährliche Frequenz eines dieser Kontore gewähren sie nicht.[4])

Der eigentliche Stamm der Kontore waren Faktoren, deren Auftraggeber daheim in den Städten saßen. Im Verlaufe des Schoßprozesses suchte Köln durch einen dahin zielenden Vorwurf das Brügger Kontor dem burgundischen Rate verächtlich zu machen; seine Mitglieder seien nur Faktoren und Diener, keine Meister.[5]) Aber dieser Vorwurf war unrecht und warf wider besseres Wissen ein schiefes Licht auf sie. Denn nur den Knechten hansischer Bürger und denen, die das Geld solcher hatten, also

[1]) Die Nachweise vgl. bei Stein, Genossensch., S. 19, v. d. Ropp, Zur Gesch. d. Alaunhandels, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1900 S. 120.

[2]) Hans. UB. VI n. 477, HR. 1. VII n. 828, HR. 2. I n. 586 § 5, Livl. UB. IX n. 394, 445, 446. Doch sah die Nowgoroder Skra andererseits den Fall vor, daß die Zahl der Besucher unter 30 blieb, Riesenkampff, Hof zu Nowgorod, S. 33.

[3]) Vgl. oben S. 44. Jedoch wurde auch am 7. Febr. 1447 eine Ordonnanz des Kontors durch 34 namentlich aufgeführte Kaufleute beschlossen, Lappenberg, Stalhof, II S. 110f.

[4]) Über den Besuch Schonens vgl. oben S. 210 Anm. 3.

[5]) Hans. UB. IX n. 343. Doch war es mit den Kölner Mitgliedern des Londoner Kontors dasselbe, vgl. die Liste von 26 Faktoren kölnischer Kaufleute in England das. n. 491.

Leuten, die nicht auf eigenen Füßen standen, sprach die Hanse die Fähigkeit zur Bekleidung des Vorstandsamts an den Kontoren ab. Rechtlich und sozial geringer geachtet als die von Köln sogenannten Meister waren die Faktoren von seiten der Hanse nicht, wenn sie selbständige Kaufleute waren, was wohl meistens der Fall war. Und vermöge ihres gewöhnlich längeren Aufenthalts in der Fremde besaßen sie größere Vertrautheit mit dem Auslande und den Angelegenheiten der Kontore, als die nur vorübergehend sich dort aufhaltenden Kaufleute.

Ein engerer und ihm untergeordnet ein weiterer Vorstand bildeten die Leitung der meisten Kontore. In Brügge war jener durch die 6 Älterleute, je 2 aus jedem Drittel,[1]) gebildet, dieser durch die 18 Männer, je 6 aus jedem Drittel. Aber die Schwierigkeit, soviel geeignete und willige Leute für die Vorstandsposten zu finden, denn nur den Weisesten sollten sie anvertraut werden, wurde mit der Zeit immer größer. 1472 wurde daher die Zahl der 18 Männer auf 12, 1486 die der Älterleute auf 3 herabgesetzt. Am Kontor zu London bestand der engere Vorstand aus 3 Mitgliedern, dem Ältermann[2]) und den 2 Beisitzern, die alle drei verschiedenen Dritteln angehören mußten. Wie in Brügge wurde durch sie aus jedem Drittel in gleicher Anzahl der weitere Ausschuß, die neun Geschworenen, entnommen.[3]) 1476 bei der Neukonstituierung des Kontors aber war die Hanse in Zweifel, ob sich selbst diese Zahl immer voll werde besetzen lassen.[4])

An der Spitze der hansischen Kaufmannschaft in Nowgorod stand ein Ältermann, der seit dem Statut von 1346 nicht mehr, wie die Älterleute der anderen Kontore, von den Nowgorodfahrern selbst, sondern von Lübeck und Wisby abwechselnd bestellt wurde. Aus der Schar der Kaufleute erwählte sich der Ältermann vier Beisitzer, auch Ratgeben, Weiseste genannt. Diesen fünf stand die

---

[1]) Vgl. den Nachweis, daß jedes Sechstel einen Ältermann zu stellen pflegte: Frensdorff, Dortmunder Statuten, Hans. Gesch. Qu. III S. CXXII, Stein, Genossensch., S. 32 ff. u. i. Hans. UB. IX Einleit. S. XXI.

[2]) Über Stellung und Tätigkeit des englischen Alderman für die hansische Kaufmannschaft in England siehe Band I S. 57 f. II S. 4, 7.

[3]) Lappenberg, Stalhof, II S. 105, HR. 2. VII n. 338 § 171. Vgl. n. 311, wo es nicht zutrifft wegen des Gegensatzes, in dem Köln sich zur Hanse befand.

[4]) HR. 2. VII n. 338 § 194.2, § 203.2. Siehe oben S. 129 f.

Erwählung der beiden Älterleute von St. Peter zu. Doch hatten diese nur untergeordnetere Verwaltungsgeschäfte zu versehen.[1]) Im Zusammenhang mit den häufigen Unterbrechungen des deutsch-russischen Verkehrs im 15. Jahrhundert wuchs die Bedeutung des Hofknechts, der wohl zunächst für die baulichen Fragen des Hofs zu sorgen, dann überhaupt in Abwesenheit der Kaufleute den Hof zu verwalten hatte. Um seinen Einfluß und dadurch den der livländischen Städte, die schon im Anfang des 15. Jahrhunderts die Besetzung dieser Stelle in Händen hatten, nicht weiter anwachsen zu lassen, vereinbarte Lübeck 1442 mit den livländischen Städten, daß er Funktionen des Ältermanns nur ausüben dürfe, wenn und solange keine Kaufleute auf dem Hof anwesend waren.[2])

Hinsichtlich des Kontors zu Bergen betonten 1476 die Städte, daß wie von alters üblich nur ein Ältermann der Gesamtheit der hansischen Kaufleute dort vorstehen solle.[3]) Vielleicht stand ihm eine Anzahl Beisitzer zur Seite, die gelegentlich auch als Älterleute bezeichnet wurden. Auch die Angaben über die Größe des weiteren Ausschusses schwanken zwischen 18 und 24 Männern.[4])

Wissen wir schon hierüber nur wenig, so ist unsere Kenntnis von der Organisation der kleinern Kontore noch geringer. Die Zahl von mindestens zwei Älterleuten begegnet für die zu Opslo und Tunsberg; zwei standen auch der Niederlassung zu Kowno und statt zuvor eines einzigen seit dem Anfang des 15. Jahrhunderts auch der zu Polozk, sowie den Hamburger Kontoren in Amsterdam und Staveren vor. Dasjenige zu Sluys, das ursprünglich nur eine

[1]) Vgl. Frensdorff, Das statutar. Recht der deutsch. Kaufleute in Nowgorod, i. Abh. der kgl. Gesellsch. der Wiss. zu Gött. 34 S. 4f., 52ff., Riesenkampff, Hof zu Nowgorod, S. 30ff., Hausmann, Hof zu St. Peter, i. Balt. Monatsschr. 1904 S. 208. — Die Wählbarkeit auch eines Livländers wie jedes beliebigen anderen Hansen zum Ältermann wurde 1363 durch Beschluß der Hansestädte zwar freigestellt, HR. 1. I n. 296 § 13, aber 1392 die Erwählung selbst ausdrücklich für das besondere Recht Lübecks und Wisbys erklärt, HR. 1. IV n. 47 § 13, vgl. II n. 65, VIII n. 900 A § 3.

[2]) HR. 1. V n. 616, VI n. 299, 302, Hans. UB. V n. 1063, HR. 2. II n. 623 § 2. Seine Einnahme bestand im Ertrag des Hofkrugs, das. VI n. 62 § 12.

[3]) HR. 2. V n. 788, VI n. 188 § 11, VII n. 393 § 7. Bei anderen Gelegenheiten aber ist die Rede von mehreren, selbst 6 Älterleuten des Kontors, vgl. Hans. UB. IV n. 946, HR. 2. VII n. 275, 278 Eingang u. § 1; siehe die Liste bei Bruns, Bergenfahrer, Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. XXIIIff.

[4]) HR. 2. V n. 788, Bruns a. a. O. S. XXIV.

Schifferhanse gewesen war, wo jährlich der zuerst ankommende Hamburger Schiffer das Ältermänneramt bekleidet hatte, erhielt ebenfalls zwei Vorsteher, als es sich später in eine stehende Kaufmannshanse umbildete.[1]) Drei Älterleute sind bezeugt für die wendischen Niederlassungen zu Kopenhagen und Malmö.[2]) Nur einen besaßen die dem Londoner Kontor untergeordneten hansischen Niederlassungen in England. Auch neben den Älterleuten der kleinen Kontore sind gelegentlich Beisitzer erwähnt, so in Kowno und Polozk, wo ihre Bezeichnung wie in Nowgorod Weiseste und ihre Anzahl zwei war.[3])

Die Stellung der Älterleute war sehr verantwortungsvoll. Ihre Pflichten waren sehr mannigfaltig. Es waren in erster Linie politisch-diplomatische dem Auslande, den heimatlichen Städten gegenüber. Die Führung der Korrespondenz durch sie hing damit eng zusammen. Sie standen an der Spitze der Verwaltung des Kontors. Sie leiteten die Beratungen der Kaufmannschaft in den allgemeinen Versammlungen. Sie waren zugleich mit den Beisitzern und unter Hinzuziehung des weiteren Kaufmannsrats die Gerichtsbehörde der Kontore bei Streitigkeiten der hansischen Kaufleute untereinander. Eine wesentliche Seite war ferner, daß sie für die Beobachtung der Privilegien und Statuten der Kontore seitens ihrer Mitglieder streng zu sorgen, Übertreter derselben zur Rechenschaft zu ziehen hatten. Die Brügger Älterleute durften von jedem Mitglied des Kontors in allen Fragen, die das Kontorrecht angingen, bei seinem Eid Bekanntgabe der Wahrheit verlangen.[4]) Verordnungen, welche die Älterleute für das Kontor erließen, waren für dieses bindend. Sie verwalteten endlich auch das Finanzwesen desselben.

Den Behörden der Kontore standen bei der Ausübung ihres

---

[1]) Hirsch, Danzig, S. 167, HR. I. VI n. 474, Hans. UB. IV n. 164.

[2]) In Malmö waren 1385 alle drei aus Rostock, in Kopenhagen sollten sie nach den Statuten von 1382 jedesmal Wismar, Stralsund und Stettin angehören, Hans. UB. IV n. 841, 740 § 7. Schon vor 1469 aber hatte die Niederlassung zu Kopenhagen nur noch einen Ältermann, HR. 2. VI n. 249 § 22. Die Stettiner Niederlassung in Malmö stand im 16. Jahrhundert unter 4 Älterleuten, Blümcke, Stettins hans. Stellung usw., S. 184 f.

[3]) Hildebrand, Kontor zu Polozk, i. Balt. Monatsschr. 22 S. 346 ff.

[4]) Hans. UB. IX n. 671 § 12, S. 578, vgl. auch Stein, Genossensch., S. 41 Anm. 6, 7.

Amts besondere berufsmäßige Beamte zur Verfügung, die Schreiber, gewöhnlich Klerke oder Sekretäre genannt. Für die Kontore waren diese hinsichtlich des Schreibwesens, der Bücherführung, auch der Erledigung diplomatischer Sendungen nach auswärts ähnlich wichtige Persönlichkeiten wie die Stadtschreiber für ihre Städte. Sie konnten ihr Amt beliebig lange versehen, waren daher die eigentlichen Träger der Traditionen ihres Kontors, aufs beste vertraut mit dem Recht desselben. Sie waren für das Kontor wie für jeden einzelnen Angehörigen desselben um so mehr, da sie gelehrte Bildung besaßen, die Berater in Rechtsfragen.[1]) Sie unterstanden direkt den Älterleuten, waren ihnen und der Gesamtheit durch Diensteid verpflichtet.[2]) Gegen ungebührliches Betragen von Kaufleuten, denen sie in der Ausführung der ihnen erteilten Aufträge lästig fielen, wurden sie von den Kontoren energisch in Schutz genommen.[3])

Im Verlaufe der früheren Darstellung konnten verschiedene besonders angesehene und tüchtige dieser Klerke hervorgehoben werden. Johann Swin und Johann Gebbingk in Brügge und Heinrich ten Hove in London im zweiten Viertel des 15. Jahrhunderts, Goswin van Coesfeld in Brügge, Hermann Wanmate in London, Christian van Geren in Bergen im dritten Viertel desselben waren anscheinend die durchaus bedeutendsten und meistgenannten der hansischen Kontorschreiber dieser Zeit.

Am Kontor zu Nowgorod war das Amt des Klerks verbunden mit dem des Priesters. Auch die Besetzung dieses Amtes erfolgte jährlich abwechselnd durch Lübeck und Wisby. Die Versuche der livländischen Städte, dieselbe an sich zu bringen, hatten keinen Erfolg. Sie erreichten nur, was dem Kontor sehr erwünscht war, die Verminderung des Priesterlohnes um die Hälfte.

Ebenfalls dem Kontor zu Nowgorod gehörte ein weiterer Beamter für den Verkehr mit den Russen, namentlich den täglichen Handelsverkehr, an, der Dolmetscher, Tolk genannt. Schon im Anfang des 15. Jahrhunderts hatten die livländischen Städte auch auf seine Bestellung ihren Einfluß ausgedehnt.[4]) Dem dortigen Hofknecht in seiner ursprünglichen Bedeutung mochten die zwei

[1]) Von den Ausführungen Steins, Genossensch., S. 71 ff. über die Brügger Klerke ist vieles gültig auch für die der anderen Kontore.

[2]) Vgl. Hans. UB. IX n. 689.

[3]) Hans. UB. V n. 438, IX n. 229, Lappenberg, Stalhof, II S. 113.

[4]) Hausmann i. Balt. Monatsschr. 1904 S. 210 f.

sogenannten Hausmeister entsprechen, deren jährliche Erwählung die Hanse 1474 dem Kontor zu London vorschrieb. Sie waren die Vorsteher des häuslichen Lebens im Stalhof, der Verpflegung seiner Insassen, der Verwaltung seines Inventars, führten eigene Kasse, deren Abrechnung sie jährlich den Vorstehern vorlegen, deren etwaige Überschüsse sie der Kontorkasse übergeben mußten.[1]) Auch sie sind, freilich erst in erheblich späterer Zeit, an die Stelle und in die Funktionen des Ältermanns getreten.[2])

Das Finanzwesen der verschiedenen Kontore beruhte im wesentlichen auf den gleichen Grundlagen. Aber die Kassenführung war von vornherein nicht bei allen einheitlich. Beim Kontor zu Nowgorod scheinen 1363 gegen eine gemeinschaftliche Kasse Schwierigkeiten gemacht worden zu sein.[3]) Und noch bis gegen die Mitte des 15. Jahrhunderts fehlte dem Brügger Kontor eine Gesamtkasse, führte jedes Drittel eigene Kasse.[4]) Die Ausgaben der Kontore, nicht sowohl die laufenden,[5]) als die zufälligen, namentlich die für Gesandtschaften, begannen seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, als der neue Bund der Städte eine intensive politisch-diplomatische Tätigkeit zu entwickeln begann, schnell sehr beträchtlich anzuwachsen. Unter den Einnahmen aber waren die Bußen für Übertretung des Kontorrechts aus verschiedenen Gründen gering.[6])

Die weitaus wichtigste Einnahmequelle der Kontore war der Schoß. Er begegnet bei allen Kontoren in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts. Bei den später organisierten war er dann wohl meist von vornherein verfassungsmäßiger Bestandteil derselben. Erhoben wurde er von der Ein- und Ausfuhr der hansischen Kaufleute in dem Machtbereich jedes Kontors, wohl nicht sogleich

---

[1]) HR. 2. VII n. 138 § 119, 338 § 171.

[2]) An niederem Dienerpersonal findet sich beim Brügger Kontor angestellt und besoldet ein Läufer, der die Korrespondenz nach Lübeck und Danzig zu schaffen hatte, Hans. UB. VIII n. 436.

[3]) HR. 1. I n. 296 § 14.

[4]) Vgl. oben S. 85.

[5]) Unterhalt der Angestellten, Bestreitung der kirchlichen Erfordernisse, Jahresgeschenke an die eigenen und fremden Beamten, zu letzteren vgl. Hans. UB. V n. 206, Lappenberg, Stalhof, I S. 19f.

[6]) Das Londoner Kontor schlug dem brüggischen 1462 gegenseitige Unterstützung bei Eintreibung hinterzogener Bußen vor, HR. 2. V n. 263 § 52.

regelmäßig, sondern entsprechend einem jeweiligen Bedarf an größern Geldsummen. Dieser aber wurde noch vor dem Ausgang des Jahrhunderts bei der großen Mehrzahl der Kontore ständig.[1]) Die Höhe des Schosses an den einzelnen Kontoren war verschieden.[2]) Neben dem üblichen Schoß aber wurden an den verschiedenen Kontoren im 15. Jahrhundert für meist kürzere Zeiträume und augenblickliche Bedürfnisse, meist zur Deckung der Gesandtschaftskosten hansischer Städteboten, noch besondere Pfundzölle erhoben.[3]) Durch zahlreiche Erlasse gebot die Hanse der Kaufmannschaft die Zahlung des Schosses unter Androhung erheblicher Geldstrafen.

Ihren Abschluß hatte die Organisation der Kontore in ihrer Gerichtsgewalt, die sie ihren Mitgliedern gegenüber besaßen. Zwar

---

[1]) Alt war der Schoß beim Nowgoroder Kontor, vgl. Frensdorff, d. statutar. Recht usw. i. Abh. der Gött. Ges. der Wiss. 33 S. 7. In Brügge anfänglich nur vom Export, vgl. Stein, Genossensch., S. 87; in Bergen vom Import, HR. 1. I n. 357. Protest der Preußen gegen das Ständigwerden des Schosses in Brügge 1410, HR. 1. V n. 674 § 15. Für das Kontor zu Polozk vgl. Hildebrand i. Balt. Monatsschr. 22 S. 349, für das zu Opslo HR. 1. II n. 156 § 4.

[2]) In Prozenten vom Werte der Waren in Brügge anfangs $^1/_{720}$, später seit Vereinigung der Drittelskassen $^1/_{240}$, vgl. oben S. 69; in Bergen ebenfalls $^1/_{240}$ 1369, ein Jahrhundert später aber vielleicht beträchtlich mehr. HR. 1. I n. 511, vgl. n. 357, Stieda i. Hans. Gesch. Qu. V S. XXXIII ff. 1476 hieß es HR. 2. VII n. 393 § 1: von 20 (oder 15?) M. lüb. 10 Witten, d. h. $^1/_{96}$ (oder $^1/_{72}$). Grautoff, Histor. Schriften, II S. 289 liest in demselben Aktenstück 50. M. lüb. statt 20. Wenn dies richtig, wäre der Schoß auch 1476 noch $^1/_{240}$ gewesen. Die Höhe des am Londoner Kontor entrichteten Schosses ist unbekannt. Die des Nowgoroder Schosses war in älterer Zeit $^1/_{400}$, ebenso in Polozk, vgl. Frensdorff a. a. O. 33 S. 6 f., Sartorius-Lappenberg, Urkundl. Gesch. usw., II S. 25, S. 277, Hildebrand i. Balt. Monatsschr. 22 S. 349. Über den Schoß von 1392, $^1/_{200}$, vgl. HR. 1. IV n. 47 § 1 ff., vgl. 417. Die Einführung eines verdoppelten Schosses durch die livländischen Städte in Höhe von zwei Dinningen vom Stück Silber am Nowgoroder Kontor 1451 stieß auf den Protest Lübecks, HR. 2. III n. 723 § 6.

[3]) Verschiedene kleinere Niederlassungen waren verpflichtet, den bei ihnen erhobenen Schoß an die großen abzuliefern, so Wilna an Kowno, Hirsch, Danzig, S. 167; die kleinen Kontore in England an das zu London, HR. 1. VIII n. 909, Hans. UB. IV n. 768. Später löste die Bostoner Niederlassung diese Verpflichtung durch jährl. Zahlung von 5 ℔ engl. ab, HR. 2. VII n. 338 § 194.7, § 203.7.8. Von der Niederlassung zu Sluys beanspruchte die zu Brügge die Einlieferung der dortigen Bußgelder, HR. 1. VI n. 474. Über die Regelung der Verschossung aus England unverändert durch Flandern geführter hansischer Güter siehe oben S. 67 f.

der Umfang derselben war verschieden. Die hohe hatten sich die Landesgewalten vorbehalten. Doch hatte Nowgorod auch auf diese verzichtet. Streitigkeiten von Hansen mit Nichthansen im Auslande gehörten allenthalben vor die fremden Gerichte. In England war der englische Alderman der Hansen als Justiziar der deutschen Kaufleute dafür bestellt; die Gerichte bei Prozessen zwischen Deutschen und Fremden dort mußten zur Hälfte aus Deutschen bestehen. Für den Bereich seiner Mitglieder aber hatte jedes Kontor die niedere Gerichtsbarkeit. Auch die Satzungen der Kontore verboten ihren Mitgliedern streng die Anrufung eines anderen als ihres eigenen Gerichts bei Streitigkeiten untereinander.

Das Recht der Kontore bestand aus einer Summe von Statuten, die aus der Heimat übertragen, in Anpassung an die Verhältnisse des Auslands verändert, wechselnden Anforderungen und Anschauungen gemäß weitergebildet, durch eigene spätere Satzungen sowie durch Verfügungen der Hanse ergänzt waren. Fragen des Handels und der Schiffahrt, Beschaffenheit der Waren, die Verfassung des Kontors sowie sein und seiner Mitglieder Verhältnis zur fremden Bevölkerung und Örtlichkeit, die Verwaltung hinunter bis in die kleinen Einzelheiten des täglichen Lebens, die Strafen — das war der wesentliche Inhalt derselben.[1]) Für zahlreiche Beschlüsse und Statuten der Hanse ist die Initiative ihrer Kontore, insbesondere desjenigen zu Brügge, entscheidend gewesen.

Wenn die Hanse während dieses Zeitraums durchweg das Bewußtsein hatte, daß sie im Auslande besser privilegiert sei als die anderen Nationen, daß sie dort das höchste erreichbare Maß an Vorzügen und Freiheiten besitze,[2]) so mußte sie um so mehr

[1]) Aufzeichnung der Skra in Nowgorod zuerst in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts. Erst später kam es auch in England und Flandern zu derartigen schriftlichen Zusammenfassungen. Die Nowgoroder Statuten vgl. bei Sartorius-Lappenberg, Urk. Gesch. usw. II, dazu Frensdorff, Das statutar. Recht der deutschen Kaufleute in Nowgorod, i. Abh. der Gött. Ges. der Wiss. 33 u. 34, die englischen vgl. bei Lappenberg, Stalhof, II; zu beiden und über die flandrischen vgl. Höhlbaum i. Hans. UB. III Anhänge I bis III. Zahlreich sind im Hans. UB. verstreut einzelne Beschlüsse der Kontore.

[2]) Vgl. Band I S. 53f. — Die Gültigkeitsdauer der Privilegien war verschieden. Die englischen, flandrischen, russischen, nordischen, französischen galten als verliehen für ewige Zeiten, die holländischen waren auf Widerruf, „uppe wedderzegghent“, erteilt. In Holland wie auch Flandern aber wurde

den Wunsch hegen, den Genuß derselben ihren Angehörigen vorzubehalten, die Teilnahme Fremder daran zu unterdrücken. Unterstützt wurden solche Bestrebungen durch die Regierungen des Auslands selbst, die der Teilnahme anderer an den der Hanse verliehenen Privilegien vor allem im Interesse ihrer Zolleinkünfte mit Entschiedenheit widerstrebten.[1]) England bedrohte die Hanse geradezu mit dem Verluste der Privilegien, wenn sie Nichthansen daran teilnehmen ließ.[2])

Das Bedürfnis, hier feste Grenzen zu ziehen, machte sich innerhalb der Städtehanse als unmittelbare Folge ihrer Entstehung geltend und führte alsbald zu klaren Bestimmungen über die Berechtigung zum Genuß ihr Privilegien im Ausland und insbesondere über die Fähigkeit zur Bekleidung der Kontorämter, denen die Kontrolle über die Zusammensetzung der Kaufmannschaft oblag. 1366 stellte die hansische Versammlung zu Lübeck jenes Grundstatut auf, daß Bürger einer Stadt der deutschen Hanse sein müsse, wer die hansischen Privilegien genießen wolle. Gegenüber dem Verkehr nach Nowgorod war sie imstande, noch einen Schritt weiter zu gehen, indem sie schon für den Besuch dieser Stadt die Zugehörigkeit zur Hanse zur Bedingung machte.[3]) Dieselbe Versammlung verfügte über die Besetzung der Ältermännerämter der beiden Kontore zu Brügge und Bergen, daß nur Bürger von Hansestädten dazu genommen werden dürften. Gleichzeitig erneuerte sie dies Statut für das Kontor zu Nowgorod, wo es schon seit 1363 bestand.[4]) Sie lehnte damit die Auffassung des Kontors zu Bergen ab, daß die Älterleute ja vereidigt würden zur Wahrnehmung der

---

gelegentlich der altgermanischen Rechtsanschauung Ausdruck gegeben, daß Rechte, wenn man sie nicht nütze, hinfällig würden, Hans. UB. V n. 233, HR. 1. III n. 151, VI n. 606. Auch bezüglich der für ewige Zeit verliehenen Privilegien bestand die Auffassung, daß sie der Bestätigung jedes folgenden Herrschers bei seinem Regierungsantritt bedürften. Über die noch weitergehende Anschauung in Norwegen vgl. HR. 1. II n. 232 § 17, 240 § 13.

[1]) Vgl. Band I S. 53. — Namentlich England begehrte um der Kontrolle willen immer wieder in diesem Zeitraume, aber stets vergeblich, ein vollständiges Verzeichnis der Hansestädte.

[2]) Vgl. Hans. Gesch. Qu. VI n. 328 § 10, HR. 2. V n. 263 § 48.

[3]) HR. 1. I n. 376 § 11, 13.

[4]) HR. 1. I n. 296 § 13, 376 § 12, 264, 380, 385, vgl. Stein, Beiträge usw., S. 109 u. Anm. 1.

Interessen des Kontors, es also nicht darauf ankomme, ob sie Bürger von Hansestädten seien oder nicht.[1])

Auf erheblichen Widerstand stießen beide Statuten jedoch beim Brügger Kontor. Nach alter Praxis wurden dort Leute zugelassen und mit Ämtern betraut, gleichviel ob sie aus Städten, Schlössern oder Dörfern Deutschlands stammten, die also der strengen Forderung der Hanse nach Beheimatung in einer Hansestadt nicht genügten. Überdies war dort die Verflechtung der hansischen und nichthansischen Kaufmannschaft und Geschäftsverbindungen besonders stark und die Grenzlinien dadurch in starkem Maße verwischt. Unterstützung fand das Kontor in seinem Widerstand sowohl an der preußischen wie auch wohl an westlicheren Städtegruppen. Daher räumte die Hanse 1405 auch denen, die Knechte hansischer Bürger oder mit dem Gelde solcher ausgestattet waren, das Recht zur Benutzung der hansischen Freiheiten im Auslande ein, verbot jedoch ihre Erwählung zu Vorstehern der Niederlassungen. Das Brügger Kontor sprach 1406 durch besondere Ordonnanz Bastarden die Fähigkeit hierzu ab.[2]) Die Hanse selbst hielt an ihren Vorschriften, von einer vorübergehenden Milderung im Jahre 1418 abgesehen, in den Erneuerungen dieser Statuten 1434, 1447 und 1470 durchaus fest. Ihre Gültigkeit erstreckte sich auf alle Niederlassungen.[3])

Die Vorteile der hansischen Privilegien im Auslande sich zugänglich zu machen, wurden von den Nichthansen wiederholt Versuche gemacht. Sie verschafften sich gegen Geld Bürgerrecht und Bürgerbrief in kleinen Städten, ohne daß von diesen ihre feste Ansässigkeit dort verlangt wurde. Diesen Weg suchte ihnen der Hansetag 1417 zu verlegen. Zur Vorbedingung für die Teilnahme an den hansischen Rechten machte er außer dem Besitz des Bürgerrechts einer Hansestadt die Leistung der Bürgerpflichten in derselben und sprach den Kontoren das Recht zu, darüber Bescheinigung zu fordern. Zugleich verbot er, daß jemand in zwei Städten gleichzeitig Bürger sein dürfe.[4]) Der Hansetag 1434 wies die Vögte auf

[1]) HR. 1. I n. 357, 358. Erneuerung obiger Statuten durch die hans. Versammlung zu Lübeck 1399, IV n. 541 § 11.

[2]) HR. 1. V n. 83, 225 § 8, 9, 392 § 24, Hans. UB. V n. 753.

[3]) HR. 1. VI n. 398 § 3, 4, HR. 2. I n. 321 § 12, III n. 288 § 45, 47, VI n. 356 § 16, 23, vgl. Stein, Beiträge usw., S. 110ff.

[4]) HR. 1. VI n. 397 § 97, 398 § 3, vgl. Stein, Beiträge usw., S. 116 u. Anm. 2.

Schonen und anderswo im Norden besonders an, allen Nichthansen die Benutzung hansischen Grundes und Bodens zu verwehren und das Recht des Kaufmanns nur Mitgliedern der Hanse zuzugestehen.[1])

Noch erschwerendere Bestimmungen aber mußte die Hanse im Hinblick auf ihre bedeutenden Zollvorzüge in England treffen. Auch die Rücksicht auf England selbst nötigte sie dazu. Nichthansen, beschloß der Hansetag zu Lübeck 1447, sollten erst sieben Jahre im Dienst hansischer Kaufleute stehen, dann Bürgerrecht und Hausbesitz in einer Hansestadt erwerben, und wenn sie diese Bedingung nicht erfüllten, abermals sieben Jahre solchen dienen müssen, ehe sie für sich die hansischen Privilegien genießen durften. Auch dann aber sollten unter allen Umständen vom Genuß derselben ausgeschlossen bleiben Engländer, Holländer, Seeländer, Fläminger, Brabanter und Nürnberger, d. h. Angehörige aller ernstlich als Konkurrenten in Frage kommenden Nationen.[2])

Durch jene Einräumung aber wurde die Bedingung verletzt, die von England an die Verleihung der Privilegien geknüpft war. Das Kontor zu London verfügte daher 1457, um jeden Anstoß zu vermeiden, daß hansische Kaufleute nur Knechte in England anstellen und mit Gütern versehen dürften, die schon in der Hanse geboren seien, andere Diener aber entlassen sollten.[3]) Trotz der wiederholten dringenden Vorstellungen des Kontors hielt die Hanse noch lange an ihrem Statut fest. Erst als im Anschluß an den Frieden zu Utrecht 1474 die Statuten des Londoner Kontors revidiert wurden, fand sein Wunsch die Billigung der Hanse: am Kaufmannsrecht in England sollten nur Bürger und geborene Bürger der Hanse teilhaben.[4])

Eine verschärfte Abschließung gegen die Nichthansen im allgemeinen deutet es an, wenn Riga im Anfang des 16. Jahrhunderts in seiner Bursprache als hansischen Beschluß verkündete, daß künftig kein Nichthanse in Hansestädten als Bürger aufgenommen werden oder Bürgerschaft genießen dürfe, damit seine Konkurrenz

---

[1]) HR. 2. I n. 321 § 12, 35.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 72, 73, vgl. 546 § 10, Hans. UB. VIII n. 296, 299, 300, 302.

[3]) Hans. UB. VIII n. 534, vgl. HR. 2. V n. 263 § 48. Anders Stein, Beiträge usw. S. 119. Die strenge Haltung des Kontors vgl. schon das. IV n. 196 § 31, 365, dann V n. 712 § 29.

[4]) HR. 2. V n. 263 § 48, 712 §§ 8.4, 43, VII n. 138 § 118.

die geborenen Hansen im Gebrauch der Privilegien nicht beeinträchtige.[1])

Auch das Ausscheiden von Hansen aus ihrem Rechte machte die Hanse zum Gegenstand ihrer Statuten. Geschäftlicher Vorteil,[2]) Verheiratung mit Ausländerinnen waren die Hauptveranlassungen dazu. Schon 1362 wollten die wendischen Städte in ihrem Kriege mit Dänemark verhindern, daß Leute auf ihr Bürgerrecht in ihnen verzichteten und in andere mit Dänemark nicht im Kriege befindliche Städte übersiedelten, um mit dem Norden den von den wendischen verbotenen Verkehr fortzusetzen. Solche sollten nie wieder in einer der Städte jenes Bündnisses als Bürger aufgenommen werden.[3]) Allgemein gültiges Statut war es schon in den ersten Zeiten der Städtehanse, daß Hansen, die sich mit Ausländerinnen verheirateten und im Auslande wohnen blieben, der Mitgliedschaft und Vorzüge der Hanse verlustig gingen.[4])

Erst durch den Austritt offenbar zahlreicher Hansen aus der Verbindung[5]) wurde die Hanse 1421 veranlaßt, ein Statut dagegen zu erlassen. Sie verschärfte es auf Vorschlag des Brügger Kontors in den beiden folgenden Jahren und hielt trotz der ablehnenden Haltung des Hochmeisters und Rigas 1426 daran fest. Wer im Ausland, wo der hansische Kaufmann Stapel hielt, aus Eigennutz auf die Hanse verzichtete und Bürgerrecht erwarb, sollte nie wieder als Bürger in Hansestädten aufgenommen werden, vom Genuß der hansischen Privilegien ausgeschlossen sein, in Städten und Gebieten der Hanse künftig keinerlei Handel treiben, und wenn Schiffer, nie mehr von Hansen befrachtet werden, noch in Hansestädten des Ostens verkehren dürfen.[6])

Beide Ordonnanzen sollten einerseits strafen und abschrecken, andererseits die Verbindungen zerschneiden, die jene als Hansen mit anderen Hansen besessen hatten, damit ihr Übergang in die

---

[1]) Napiersky, Quellen usw. S. 237 § 91.

[2]) Vgl. z. B. Hans. UB. V n. 260.

[3]) HR. I. I n. 267 § 5, vgl. 374 § 8, 376 § 14.

[4]) HR. I. II n. 41 § 2, 210 § 8.4, VII n. 773 § 6, 774 B § 4. Vgl. bereits die Statuten der Malmöfahrer Hans. UB. II n. 486 § 6 (1329).

[5]) Die Gründe desselben vgl. Band I S. 365.

[6]) HR. I. VII n. 383 § 6, 389, 438, 441 § 11, 442, 576, 577, 584, 590 § 1.3, 595 § 1.6, 609 § 2, VIII n. 59 § 12, Hans. UB. VI n. 411 § 1, 489 § 1, 503.

fremde Nation weder ihnen noch ihren neuen Genossen Vorteil auf Kosten der Hansen bringen könne. Beide wurden mit Ausnahme der Bestimmung über die Schiffer vom Hansetag 1434 erneuert und eingehend nun die völlige Abscheidung solcher um Vorteils willen abtrünniger und im Auslande sich verheiratender Hansen vom hansischen Handelsbetrieb ausgeführt. Sie wurden durchaus mit den Nichthansen auf eine Stufe gestellt, Handelsverbindungen von Hansen mit ihnen mit schweren Strafen bedroht. Folgende Hansetage, 1441, 1442, 1447 und 1461, bekräftigten, verschärften sogar noch diese Bestimmungen. Der Hochmeister aber ließ sie auch 1447 für Preußen nicht zu.[1])

Diese Bestimmungen zur Scheidung der hansischen und nichthansischen Kaufmannschaft wurden zugleich ergänzt durch andere, die die Geschäftsverbindungen zwischen beiden Gruppen insgesamt ins Auge faßten. Beim Kontor zu Nowgorod reichte das Verbot jederart Gesellschaftsverhältnisses zwischen Hansen und Nichthansen zu Handelszwecken schon ins 13. Jahrhundert zurück. Wiederholt wurde es im 14. den hansischen Kaufleuten vom Kontor in Erinnerung gebracht.[2]) Auch ein Statut des Kontors zu Brügge untersagte um 1360 den hansischen Kaufleuten Kompagnie und Widerlegung, d. h. Gesellschaftsformen jederart mit Flämingern. Die Hanse selbst verbot 1389 anläßlich ihrer Handelssperre gegen Flandern, also nur für einen besonderen Fall die Verbindungen zwischen Hansen und Holländern zu geschäftlichen Unternehmungen. Und zugleich verbot sie, auch für diese besondere Gelegenheit, ihren Kaufleuten, ihre Güter nach Holland an ihre Wirte oder andere Personen zu senden, die nicht im Recht des deutschen Kaufmanns seien.[3]) Und wieder eine neue Seite in diesen Bestrebungen war es, daß die preußischen Städte, jedoch vorerst vergeblich, 1399 ihren Bürgern und Landeseinwohnern den Handel mit Gästegut zu verbieten versuchten.[4]) Die Hanse selbst war einem Verbot des Geschäftsbetriebs

[1]) Vgl. Stein, Beiträge usw., S. 120ff., HR. 2. V n. 121 § 5, vgl. 712 § 44. Die preußischen Städte erwogen Anfang der vierziger Jahre, wie sie es mit denen halten wollten, die ihnen das Bürgerrecht aufsagten, nach Polen übersiedelten, dann wieder zurückkehrten, HR. 2. II n. 515 § 13, 641 § 10, 642 § 6, 653 § 6.

[2]) Stein, Beiträge usw., S. 123, Hans. UB. III n. 321.

[3]) HR. 1. III n. 425 § 8, 11.

[4]) HR. 1. IV n. 537 § 2, vgl. 566 § 9, V n. 89 § 3, 99 § 7.

mit nichthansischem Gut nicht geneigt; sie verbot lediglich 1392, 1405 und 1407 ihren Kaufleuten, nichthansische Waren, die sie im Vertrieb hatten, an den Vorzügen der hansischen Privilegien teilnehmen zu lassen.[1])

Erst 1410 gab die hansische Versammlung zu Hamburg den seit 1402 von den livländischen Städten, vom Brügger Kontor, von den preußischen Städten erhobenen Forderungen nach und verbot die Sendung hansischer Güter an Fläminger und andere Nichthansen. Zugleich untersagte sie, wie sie schon 1405 auf Antrag des Kontors getan hatte, den Hansen jederart Gesellschaft mit Nichthansen.[2])

Schon 1370 und 1375 hatten sich die Norweger und Engländer beschwert, daß die Hanse ihnen die Verfrachtung ihrer Güter zusammen mit hansischen in hansische Schiffe verwehre.[3]) 1412 verordnete die Hanse für das Kontor zu Bergen, daß weder hansische Schiffer noch Kaufleute nichthansische Güter führen oder besorgen dürften.[4]) Auch der Zweck dieser Bestrebungen war die Einschränkung des nichthansischen Handels, indem man ihm die hansischen Schiffe vorenthielt.

Im großen hansischen Statut 1418 wurde das Verbot der Sendung hansischer Güter an Nichthansen nach Flandern bekräftigt, doch mit der Ausnahme, daß Bier, Wein und Hering an jedermann dorthin gesandt werden durften. Gesellschaften von Hansen mit Nichthansen wurden verboten und die Auflösung bestehender binnen Jahresfrist angeordnet.[5]) Jene Verordnung wurde von den Flämingern bald als sehr unangenehm empfunden, sie wurde also vielfach befolgt.[6]) Nicht so das letztere Verbot, so daß die Hanse 1422 noch besonders die Gesellschaftsverhältnisse der Einlegung oder

---

[1]) HR. 1. IV n. 541 § 11, V n. 225 § 8, 392 § 24, VI n. 70 § 19.

[2]) HR. 1. V n. 705 § 7, 720 § 9, vgl. 61 § 13, 185 § 12, 225 § 9, 392 § 26.9, 674 § 14, Hans. UB. V n. 937, Napiersky, Quellen usw. S. 216 § 39, 40.

[3]) HR. 1. II n. 4 § 3, III n. 318 § 3, vgl. 102, auch die Erklärung der Hanse II n. 210 § 8.1. Ein preußisches Verbot der Führung englischer Güter in preußischen Schiffen entsprang dem augenblicklichen Zerwürfnis mit England, II n. 309 § 4.

[4]) HR. 1. VI n. 70 § 17, vgl. 78 § 4.

[5]) HR. 1. VI n. 557 § 32, vgl. Stein, Beiträge usw., S. 124 Anm. 4. Erneuerung beider Statuten HR. 1. VII n. 800 § 8, 9, VIII n. 59 § 9.

[6]) Vgl. HR. 1. VII n. 355 § 1, 487 § 9, 491.

Widerlegung von Gut mit Nichthansen verbot. Zugleich untersagte sie den Ihrigen, Güter der Fläminger und Russen zu führen oder zu herbergen, außer wenn sie Wirte derselben waren.[1])

Nach dem Vorangang der livländischen Städte erneuerte der Hansetag 1434, da diese Statuten nicht nach Wunsch befolgt wurden, zunächst die beiden 1418 erlassenen gegen die Vergesellschaftung mit und gegen die Sendung von Waren an Nichthansen unter Verschärfung der Strafen. Zudem hob er nun endlich den Geschäftsbetrieb mit nichthansischen Gütern ganz auf; weder in den Hansestädten noch anderswo sollten Hansen solche in Empfang nehmen und handeln bei Strafe einer Mark Goldes.[2]) Noch weiter in der Abschließung gingen das Kontor zu Brügge und die hansische Gesandtschaft, die im Winter 1434/35 sich in Flandern aufhielt. Sie gestattete dem Kontor auf seinen Wunsch den Erlaß einer Ordonnanz, durch die den Hansen verboten wurde, Nichthansen Mitteilung zu machen über irgendwelche Güter, die sie oder andere hansische Kaufleute über See erwarteten.[3])

Der Hansetag zu Lübeck 1441 erteilte bei abermaliger Erneuerung des Vergesellschaftungsverbots den einzelnen Städten und Kontoren der Hanse die Erlaubnis, jedermann bei seinem Eid darüber zu befragen, ob er das Statut beobachte. Auch die Hansetage zu Stralsund 1442, zu Lübeck 1447 und 1461 erneuerten die bisherigen Statuten.[4]) Inzwischen verboten die livländischen Städte 1443 in genauerer Auslegung des Statutes von 1434, daß kein Deutscher von Holländern Kapital annehmen dürfe, um damit für sie tätig zu sein, und beschlossen 1445, daß niemand ohne Mitwissen des Rates Güter der Russen herbergen dürfe.[5])

---

[1]) HR, 1. VII n. 487 § 14, 17, vgl. n. 355 § 11, 363. Reval sträubte sich gegen Vergesellschaftungen zwischen den Seinen und Skandinaviern, Livl. UB. VIII n. 692, die preuß. Städte suchten solche zwischen den Ihrigen und Polen zu unterdrücken, HR. 1. VIII n. 32 § 4, 5, 8, 41 § 2 u. a. m.

[2]) HR. 2. I n. 226 § 11, 321 § 14—16. Zu letzterem vgl. II n. 76 § 9 Antwort.

[3]) HR. 2. I n. 393 § 11, 394 § 9.

[4]) HR. 2. II n. 439 § 29, 608 § 15, III n. 288 § 58, 59, V n. 121 § 5, 14. Vgl. die Zertifikate Hans. UB. VIII n. 29, 75, 288, 299, worin d. Fürsorge Kölns für die Befolgung des Statutes über die Vergesellschaftung hervorgeht.

[5]) HR. 2. II n. 701 § 8, III n. 216 § 18. Vgl. n. 598 § 4, 17 u. die Ausdehnung jenes Statutes auf die Nürnberger 1461 das. V n. 60 § 5.

Jedoch die Stapel- und Schoßpolitik der Hanse in den Niederlanden hatte zur Folge, daß Hansen in wachsender Anzahl ihre Güter an Nichthansen sandten, um sich der Schoßzahlung zu entziehen. Schon 1465 sah sich die Hanse dadurch zur abermaligen Einschärfung des entsprechenden Statutes veranlaßt.[1]) Dann aber erneuerte der Hansetag 1470 die Statuten von 1434 gegen die Gesellschaftsbildungen zwischen Hansen und Nichthansen, gegen das Senden und Befehlen hansischer Waren an Nichthansen, gegen Empfang und Hantierung nichthansischer Güter durch Hansen daheim und in der Fremde.[2]) Er fügte hinzu das Verbot, daß Bewohner von Hansestädten aus dem Auslande Geld oder Waren von Nichthansen mitnahmen, um für sie damit Handel zu treiben. Baiensalz insbesondere sollten nur diejenigen, die es redlich und recht gekauft hätten und für die es eingeschifft sei, im Osten aus den Schiffen empfangen.[3])

Die Klagen des Brügger Kontors aber über die Verletzung der Hauptstatuten durch die Hamburger, durch die hansischen Kaufleute ganz allgemein hörten nicht auf und waren anscheinend wohlberechtigt. Die Hanse versprach zwar dem Kontor 1476 ihre Hilfe, aber dies war nur ein schwächlicher Trost.[4]) Die Vergesellschaftung mit, die Sendung der Güter an Nichthansen im Auslande war für die hansischen Kaufleute dauernd sehr verlockend. Denn besser als die dorthin kommenden Kaufleute und wohl auch im allgemeinen besser als die hansischen Lieger waren die Landeseinwohner im Besitze der Kenntnisse, die ein möglichst vorteilhafter Absatz der Waren verlangte. Und an diesen natürlichen Verhältnissen fand diese Seite der hansischen Handelspolitik ihre Schranke.

Eine oft von der Hanse behandelte Frage, die ebenfalls die geschäftliche Verbindung zwischen Hansen und Nichthansen betraf, war der Borghandel, Empfang oder Hingabe von Waren unter Vereinbarung künftiger Bezahlung, Kreditgeschäfte aller Art. Schon die Skra von 1296 verbot den Borghandel mit den Russen. Und

---

[1]) HR. 2. V n. 744 § 4, vgl. 712 § 14.4, 717 § 16. Diesmal ist neben den ausgenommenen Ventewaren auch Korn genannt.

[2]) HR. 2. VI n. 356 § 17—19, vgl. Napiersky, Quellen usw., S. 236 § 87, S. 237 § 89, 90.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 26, 27.

[4]) HR. 2. VI n. 465 § 3, 4, 488, 489 § 3, 4, 514 § 10, 11, 596 § 14, 19, VII n. 189 § 8, 190 § 8, 369; 338 § 189.2. 3, § 190.2. 3.

für diesen erließ auch die Hanse gotländischen und lübischen Anteils 1366 ihr erstes Verbot desselben. Beim Kauf sollten Ware und Bezahlung unmittelbar gegeneinander ausgetauscht werden.[1]) Der leitende Gesichtspunkt war der, daß der Borgkauf zu schnellem Verkauf der Ware zwang, um Geld zur Befriedigung des Verkäufers zu schaffen, also die Preise warf. Die livländischen Städte verfügten von sich aus 1399 ein Verbot des Borghandels mit den Russen, die preußischen Städte schlossen sich demselben an, ebenso das Kontor zu Polozk.[2]) Gegenüber dem Borghandel mit den Russen war Einmütigkeit unter den beteiligten Städten ziemlich bald erzielt.

Wesentlich schwerer hielt dies gegenüber Flandern. Die livländischen Städte hatten 1399 die Abschaffung auch des Borghandels mit den Flämingern angeregt. Lübeck war damit einverstanden. Aber das erste 1401 versuchsweise auf drei Jahre erlassene Verbot desselben stieß bei Dortmund, den preußischen Städten, dem Kontor zu Brügge selbst auf Widerstand, während von den livländischen Städten seine Ausdehnung auch auf den Verkehr mit den niederländischen Nachbarlandschaften vorgeschlagen wurde. Auch das Brügger Kontor hielt eine einheitliche Regelung der Frage für die ganzen Niederlande für das Beste. Energisch mußte die Versammlung zu Lübeck 1402 die Beobachtung des Statuts von 1401 gebieten.[3])

Aber die Schwierigkeiten, die der Durchführung des Verbots im Westen entgegenstanden, waren offenbar in verschiedenen Richtungen sehr groß. Es mußte den Handel geradezu den Konkurrenten zudrängen, die Kredit nahmen und gaben. Wieder gingen die livländischen Städte voran. Das Kontor zu Brügge sollte den Kaufleuten einen Eid abnehmen und Atteste darüber ausstellen, daß das von ihnen nach Livland geführte Gut nicht auf Borg gekauft sei. Kein auf Borg gekauftes Gut sollte ins Land gelassen werden.[4]) Das Kontor zu Nowgorod schloß sich diesen Forderungen an. Zögernd gab ihnen 1411 das Kontor zu Brügge nach, verlangte

[1]) HR. 1. I n. 376 § 26.2.

[2]) HR. 1. IV S. 517, vgl. n. 47 § 23, VIII n. 967; V n. 1 § 8, Hans. UB. V n. 576.

[3]) HR. 1. IV n. 629—631, V n. 23 § 1, n. 25, 27, VIII n. 999, V n. 61 § 12, 74 § 5, 83, 84.

[4]) HR. 1. V n. 239, vgl. Hans. UB. V n. 694; HR. 1. VI n. 5, 7.

aber, daß auch der Handel, der von Lübeck und Preußen aus mit flämischen Waren nach Livland betrieben werde, beseitigt werden müsse.[1]) Und nun gingen die livländischen Städte an die Durchführung ihres Verbots, suchten Umgehungen desselben zu vereiteln, erreichten auch den Anschluß Lübecks.[2]) Die Folge ihres scharfen Vorgehens war, daß sich in Flandern ein Tauschhandel von Wachs und Werk gegen Tuch zu entwickeln begann, der Handel also von vorgeschritteneren auf veraltete Geschäftsformen zurückwich.[3])

Erst der Hansetag 1417 erließ auf Anregung des Kontors zu Brügge ein ganz allgemeines Statut gegen den Borgkauf in Flandern. Nur gegen bares Geld sollten die flandrischen Tuche dort gekauft werden.[4]) Aber in dieser Allgemeingültigkeit des Statuts sah das Brügger Kontor eine schwere Gefahr. Dem hansischen Kaufmann dürfe das Einkaufen auf Kredit nicht untersagt werden, da er auf die gleiche Art verkaufen müsse. Ein so allgemeines Verbot aber liefere den Nichthansen eine vorzügliche Waffe, um die hansischen Kaufleute aus dem Handel zu bringen. Die Hanse beschränkte daher 1418 ihr Statut auf den Verkehr mit flandrischem Gut nach Livland und Rußland.[5])

1422 aber kehrte die Hanse zu dem extremen Standpunkt zurück; nur bar gegen bar sollte aller Handel zwischen Hansen und Nichthansen erfolgen. Auch das Statut des Hansetags 1434 war, wenngleich auf Widerruf erlassen, ebenso allgemein gefaßt.[6]) 1442 bekräftigte die Hanse insbesondere das Verbot des Borghandels mit den Russen, 1447 das Statut von 1434.[7])

Flandern gab in den Verhandlungen, die es im Winter 1447 mit einer hansischen Gesandtschaft führte, seinem Unwillen über die Forderung der Hanse nach sofortiger Barzahlung der in Flandern

---

[1]) HR. 1. VI n. 58, 59, vgl. S. 127 Anm. 1, Hans. UB. V n. 1048, 1079, 1110, 1111, 1152, 1153, VI n. 30, 41, 67, 79, 88.

[2]) HR. 1. VI n. 164, 166. Die Haltung des Lüneb. Hansetages das. n. 68 A § 51.

[3]) Hans. UB. V n. 1140.

[4]) HR. 1. VI n. 397 § 72, 398 § 10, 400 § 15.

[5]) HR. 1. VI n. 475 § 10.1, 557 § 15, vgl. VII n. 609 § 18, VIII n. 5, HR. 2. I n. 226 § 6, Hans. UB. VI n. 473, 480.

[6]) HR. 1. VII n. 487 § 17, HR. 2. I n. 321 § 17, vgl. 393 § 1, 394 § 1.

[7]) HR. 2. II n. 608 § 17, III n. 216 § 18, 288 § 60, 345 § 12.

von den Hansen zum Verkauf gebrachten Waren lebhaft Ausdruck. Tatsächlich aber beschränkte sich die Hanse auch jetzt im wesentlichen darauf, den Borghandel in ihrem Verkehr Flandern—Rußland zu verhindern und suchte ihn im Verkehr mit den Russen insbesondere durch die schärfsten Bestimmungen 1453 zu erzwingen.[1]) Es war eine offenbar nicht ganz seltene Geschäftsform, daß der hansische dem russischen Kaufmann Tuch gab und vertragsmäßig bezahlt werden sollte, wenn dieser das Tuch im Ausschnitt verkauft hatte.

Während das Kontor zu Brügge 1461 Einwände gegen die Fortdauer des Borgkaufsverbots erhob,[2]) beantragte umgekehrt das Kontor zu London 1462 bei der Hanse ein Verbot des Borgkaufs der Tuche in England. Denn erstens sei der Borgkauf eine Verteuerung der Ware, zweitens befördere er die Unredlichkeit, indem Kaufleute mit dem anvertrauten Gut davongingen, ohne wieder von sich hören zu lassen, und dadurch leide das Ansehen des hansischen Kaufmanns in England und werde ihm seine Stellung dort sehr erschwert.[3]) Es ist nicht bekannt, wie die Hanse sich zu diesem Antrage stellte. Die Hansetage 1470 und 1476 erneuerten speziell das Verbot des Borghandels mit den Russen und anderen Nichthansen dort.[4])

Auch in der Borghandelspolitik der Hanse spielte neben dem Wunsche, die Solidität ihres Handels zu bewahren, die sie durch das Kreditieren bedroht sah, die Absicht eine wichtige Rolle, die geschäftlichen Beziehungen zwischen Hansen und Nichthansen auf die möglichst kürzeste Frist und das geringste Maß der Verknüpfung, auf den Kaufakt selbst zu beschränken. Bei den anderen vorher angeführten Statuten war maßgebend für die Hanse der Gesichtspunkt, einem Wettbewerb der Fremden jede Möglichkeit einer Förderung durch die eigene Betriebsamkeit der Hansen zu entziehen. Demselben Zweck verdankte eine Anzahl anderer Vorschriften ihre Entstehung, mit denen die Hanse der Tätigkeit der Fremden in ihrem eigensten Bereich wehren wollte.

Die Wirtschaftspolitik der einzelnen Städte wurde beherrscht

[1]) HR. 2. III n. 598 § 17, 723 § 5, IV n. 140 § 3, 196 § 27, vgl. 319, 369 § 4, 422 § 3.

[2]) HR. 2. V n. 141, vgl. n. 121 § 5.

[3]) HR. 2. V n. 263 § 49.

[4]) HR. 2. VI n. 356 § 11, 13, VII n. 338 § 209, vgl. HR. 3. I n. 65 § 6.

von dem Streben, die eigenen Angehörigen und Händler zu bevorzugen vor den fremden am Platze. Im Laufe der Zeit wurde diese Politik von ihnen immer straffer und abschließender durchgebildet.[1]) Das Stadtrecht stellte die Gäste in den meisten Richtungen ungünstiger als die Einheimischen. Die Hanse schloß sich, als sie für den ganzen Bereich ihrer Verbindung ein Gästerecht auszubilden begann, diesen im wesentlichen übereinstimmenden Tendenzen ihrer einzelnen städtischen Mitglieder an. Die Nichthansen sollten geringere Bewegungsfreiheit und Verkehrsrechte in den Bundesstädten haben als die Angehörigen der Hanse insgesamt. Die Hanse diente dadurch einer Verstärkung der einzelstädtischen, auf das gleiche Ziel gerichteten Fremdenpolitik, wie sie andererseits dieser bedurfte, um überhaupt ihre Maßregeln anerkannt und angewandt zu sehen.

Bestimmte, festumgrenzte Privilegien, wie sie die Hansen überall im Auslande zu erwerben gewußt hatten, besaßen die Fremden in hansischen Gebieten nicht. Weder wurden ihnen solche von einer einzelnen Stadt, noch einem Territorium, noch von der Hanse im ganzen zugestanden. Sie blieben in einer schwankenden, auf Herkommen begründeten Stellung, die jederzeit anderen Anschauungen der Politik entsprechend verändert werden konnte. Kamen fremde Nationen, wie namentlich die Engländer, mit Werbungen um feste Privilegien, so stießen sie auf die Meinung, daß sie sich ohne solche sicher viel wohler befänden, als die Hanse im Auslande mit solchen. In der Tat war noch bis hoch ins 14. Jahrhundert die Stellung der Nichthansen in den Hansestädten verhältnismäßig günstig. Sie waren eben bisher nicht zahlreicher aufgetreten, man hatte bisher keinen Grund, ihretwegen besorgt zu sein. Man sah ihnen offenbar, wie ihre späteren Klagen über Verletzung alten Herkommens erkennen lassen, viel nach, nahm es weder mit dem Verbot des Detailhandels, noch des Verkehrs ins Hinterland, noch des Handels mit anderen Gästen in den Städten und mit anderen in der späteren hansischen Fremdenpolitik so wichtigen Bestimmungen genau.

Erst langsam gelangte die Hanse zur Aufstellung fester Regeln für den Verkehr und Aufenthalt der Nichthansen in ihren Städten

---

[1]) Vgl. auch v. Below, Über Theorien der wirtsch. Entwickl. der Völker usw. i. Hist. Ztschr. 86 S. 65.

und Gebieten. Soweit dieselben die Schiffahrt der Nichthansen zum Gegenstande haben, sind sie im vorhergehenden Kapitel besprochen worden.[1]) Die Beförderung nichthansischer Kaufleute und ihrer Güter nach Livland wurde den hansischen Schiffern vom Brügger Kontor 1402 untersagt.[2]) Und Livland war es auch, auf das sich der erste hansische Beschluß zur Beschränkung des Verkehrs der Fremden im Hinterlande der Hansestädte bezog. 1417 beschloß der Hansetag, daß Nichthansen nur in den Seestädten Handel treiben, von dort nicht ins Binnenland Handels halber ziehen dürften.[3]) Es sollten nicht durch ihre Konkurrenz die günstigen Preisverhältnisse im Hinterland den hansischen Händlern verschlechtert, der Umfang des hansischen Handels überhaupt vermindert werden. Zugleich fügte die Hanse noch eine weitere jedoch für ihren ganzen Bereich gültige Beschränkung hinzu: Nichthansen sollten in Hansestädten nur mit Bürgern Handel treiben, ihre Geschäfte überhaupt im Ankunftshafen erledigen. Schon 1396 hatte die Hanse ein solches Verbot des Handels der Gäste untereinander den Engländern gegenüber ins Auge gefaßt. Aber in Preußen wollte man ihn trotz des Statuts 1419 gestatten, falls sie die so eingehandelten Güter ausführten und nicht im Lande verkauften.

Der weitere Beschluß des Hansetags 1417, daß Nichthansen auch innerhalb des ganzen anderen hansischen Gebiets in den Seestädten sich aufhalten, nicht in Dörfern und Landstädtchen, also im Hinterlande Handel treiben sollten, wurde anscheinend vorerst nicht in Kraft gesetzt.[4]) Dagegen erließ die Hanse 1417 und 1418 für ihr ganzes Gebiet Statuten über den Kornhandel. Der direkte Einkauf des Korns durch Fremde von den Produzenten im Binnenlande sowie in ungewöhnlichen Häfen und die Verschiffung aus solchen sollten unterdrückt, der Kornhandel für die Nichthansen an die hansischen Seestädte und die hansischen Bürger gebunden sein. Diese Seite ihrer Politik fand durchaus Zustimmung und Unterstützung bei ihren einzelnen Mitgliedern.[5])

[1]) Vgl. oben S. 376 ff.

[2]) Hans. UB. V n. 545, 562.

[3]) HR. 1. VI n. 397 § 90.

[4]) HR. 1. VI n. 397 § 91, vgl. IV n. 360 § 4, VII n. 13 § 3. Stein, Beiträge usw., S. 129.

[5]) Vgl. Stein, Beiträge usw., S. 130 f.

Aber das Streben nach Beschränkung des nichthansischen Handels in den Hansestädten selbst äußerte sich auch in verschiedenen anderen Richtungen. Ohne praktische Folgen allerdings war noch die Erwägung der preußischen Städte 1399, daß Gäste nur mit eigenem oder ihrer Brotherren Gut arbeiten sollten, sowie der Antrag des Brügger Kontors 1425, daß den westlichen Nichthansen das Halten von Liegern in den Hansestädten überhaupt verboten werden solle.[1]) Am leichtesten durchzuführen war eine Monopolisierung des Handels und Verkehrs für die Hansen in Livland. Es gelang denn auch, Engländer, Fläminger und andere während dieses Zeitraums von Livland fernzuhalten, nicht aber die Holländer, deren Warenverkehr nach Livland, als diese Bestrebungen einsetzten, schon nicht mehr unbeträchtlich war und auf deren Verkehr überhaupt die Livländer selbst nicht verzichten wollten. Die Versuche der Hanse 1423 und 1426, nicht nur den Handel, sondern auch die Schiffahrt nach Livland den Holländern zu verbieten, also ihr Monopol durchzuführen, scheiterten an dem entschiedenen Widerstande der livländischen Städte.[2]) Doch hielten sie fest an den früheren hansischen Statuten, schlossen die Nichthansen vom Binnenlande aus, forderten die Erledigung ihrer Geschäfte im Ankunftshafen und verboten ihnen außerdem den direkten Handel dort mit den russischen Gästen.[3]) Es war folgerichtig, daß die Hanse schon 1417 und wiederholt später die Erlernung der slawischen Sprachen durch Nichthansen in Livland verbot.[4])

Der Hansetag 1434 bekräftigte das Statut über den Ausschluß der Nichthansen vom livländischen Binnenlande.[5]) Und nun griff auch in Preußen eine schärfere Strömung gegen den Handel der nichthansischen Gäste Platz. Hier war ihre Stellung bisher sehr günstig, derjenigen der hansischen Gäste gleich gewesen. Sie trieben Kleinhandel, mieteten Häuser, blieben Jahr und Tag, zogen im

[1]) HR. 1. IV n. 537 § 3, vgl. 566 § 9; VII n. 800 § 26, vgl. VIII n. 59 § 13. Stein, Beiträge usw. S. 132.

[2]) HR. 1. VII n. 609 § 23, VIII n. 59 § 18.

[3]) HR. 1. VIII n. 4, HR. 2. I n. 226 § 7, II n. 701 § 7, die Behauptung der Holländer das. n. 132 § 4, 134 war übertrieben.

[4]) Vgl. die Zusammenstellung der Nachweise bei Stein, Beiträge usw., S. 136 Anm. 1.

[5]) HR. 2. I n. 321 § 34, vgl. Napiersky, Quellen usw. S. 226 § 85.

Binnenland umher u. a. Mit ihrer zunehmenden Menge wurde auch ihr Handelsbetrieb immer stärker als empfindliche Konkurrenz in den großen Städten des Landes gespürt. Und die schweren wirtschaftlichen Schäden, die sie durch den Polenkrieg von 1422 erlitten, trugen mit dazu bei, sie im Interesse ihrer Bürgerschaft an eine Beschränkung des Fremdenhandels denken zu lassen. Doch gelang es ihnen weder, den Aufenthalt der Nichthansen auf drei Monate, noch ihren Handelsbetrieb auf den Ankunftshafen zu beschränken.[1]) Orden, Ritterschaft und Landstädte widerstrebten der größeren wirtschaftlichen Abhängigkeit, in die sie dadurch ihren eigenen Seestädten gegenüber versetzt werden mußten. Erst 1435 entschlossen sich die preußischen Städte, den Handel der Gäste im Binnenland zu verbieten,[2]) und führten fortan mit Konsequenz, freilich unter gelegentlich heftigem Streit mit jenen Machtgruppen, erst die Beschränkung des englischen, dann auch des holländischen Verkehrs auf die Seestädte und innerhalb dieser durch.

Auch über die Dauer des Aufenthalts der Nichthansen in Hansestädten hatte die Hanse 1434 zum erstenmal Bestimmungen getroffen, indem sie dieselbe auf drei Monate herabgesetzt und die Winterlage dort zwischen dem 11. November und 22. Februar ihnen überhaupt verboten hatte.[3]) Aber die Durchführung dieses Statuts stieß in Wismar, Stralsund, Greifswald und anderen pommerschen Städten auf Schwierigkeiten. Der Hansetag 1442 erneuerte es unter Ausdehnung der Aufenthaltsfrist auf vier Monate und verbot den Nichthansen und namentlich den Schotten, offene Keller zu halten und darin Handel zum Nachteil der hansischen Bürger zu treiben.[4])

Überhaupt konnte die Hanse 1447 mit besserer Aussicht auf Erfolg auf die Durchführung und Verallgemeinerung älterer Statuten zurückkommen. Wie sie schon 1417 geplant hatte, verbot sie nun für ihr gesamtes Gebiet den Handel der Nichthansen in Dörfern und Landstädten und erneuerte ihr Statut über den Getreideexport. Die livländischen Städte frischten 1450 das Verbot des Verkehrs aller Nichthansen, die Holländer ausgenommen, nach Livland und Rußland auf. Danzig erhielt durch das große Privileg König

[1]) HR. 1. VII n. 461 § 1, 19.
[2]) HR. 2. I n. 423 § 9.
[3]) HR. 2. I n. 321 § 27. Vgl. Stein, Beiträge usw., S. 135 Anm. 2.
[4]) HR. 2. II n. 608 § 28.

Casimirs 1457 völlig freie Hand gegen den Handel und Verkehr der Fremden.[1])

Erst 1469 regte die Tatsache vorgekommener Winterlage von Holländern die livländischen Städte zu neuen Erwägungen an. Eine Bekräftigung der verschiedenen Statuten gegen den Handelsbetrieb der Nichthansen in hansischen Gebieten brachte ein Jahr später der Augusthansetag zu Lübeck: gegen ihren Verkehr im livländischen Binnenland und überhaupt in Dörfern und kleinen Städten des hansischen Gebiets, gegen das Erlernen der russischen Sprache durch sie, gegen einen länger als vier Monate dauernden Aufenthalt, gegen ihre Winterlage, ihren Gewandausschnitt und das Halten offener Keller, sowie gegen den Handel der Holländer in Livland.[2]) Aber gegen dessen Unterdrückung sträubten sich die livländischen Städte nach wie vor. Danzig und Königsberg behielten sich die Behandlung des Kleinhandels der nichthansischen Gäste vor. Lübeck und Hamburg andererseits beschränkten den Holländern, wie diese 1473 klagten, den Aufenthalt sogar auf nur zwei Monate und setzten als Anfangstermin der Winterlage für sie bereits den 29. September fest.[3])

Selten hat die Hanse sich mit der Stellung der aus dem Hinterland kommenden slawischen Händler beschäftigt. Dies blieb im wesentlichen der Politik der östlichen Städtegruppen selbst überlassen. Und diese sorgten dafür, daß der Seeverkehr der Slawen anscheinend noch im 14. Jahrhundert aufhörte, und behandelten sie im allgemeinen wie die überseeischen Nichthansen. Doch richtete die Versammlung zu Lübeck 1476 an den livländischen Ordensmeister einen Protest gegen die Bevorzugung des Verkehrs der Russen, gegen ihre Gleichstellung mit den hansischen Kaufleuten und forderte ihn zur Befolgung der alten Praxis gegen die Russen auf.[4])

Auch gegenüber den oberdeutschen Kaufleuten, die die Hansestädte aufsuchten, nahm die Hanse als Ganzes nicht Stellung, sondern jede Stadt oder Gruppe von Städten, die sich dadurch

---

[1]) HR. 2. III n. 288 § 43, 46, 598 § 4, siehe oben S. 165.

[2]) HR. 2. VI n. 144 § 3, 356 § 20, 21, 24, 25, vgl. Napiersky, Quellen usw., S. 234 § 66, 67.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 21, 24, VII n. 39 § 6, vgl. 81 § 2.

[4]) HR. 2. VII n. 364.

belästigt fühlten.[1]) Anders war ihr Verhalten gegenüber den Lombarden. Der Geldhandel, der zum großen Teil zwischen den Gebieten nördlich der Alpen und Italien angeregt worden war durch die Kreuzzüge, hatte sie über die Alpen geführt nach Frankreich, England, den Rheinstädten, den Niederlanden. Überall in großen und kleinen Städten ließen sich italienische Gesellschaften nieder. Durch Privilegien suchten Städte und Landesherren diese Inhaber des neuen Machtmittels an sich zu fesseln.[2]) Brügge wurde natürlich der Hauptsitz ihres Geschäfts; die großen italienischen Banken hatten dort ihre Zweiggeschäfte und Vertreter. Auch in rheinischen und westfälischen Hansestädten ließen sich Lombarden nieder, namentlich in Köln.[3])

Weiter nach Osten hin verbreiteten sie sich nur ganz spärlich. Dort wehrte man sich denn auch bald entschieden gegen ihre Festsetzung. Schon um 1350 wurde ein Lombarde von der hansischen Niederlassung in Nowgorod abgewiesen, der über Riga dorthin gelangt war. Die Maßregel wurde dem Ordensmeister gegenüber begründet mit dem dort bestehenden Verbot der Gemeinschaft mit Lombarden und anderen nichthansischen Kaufleuten. Auch über Reval versuchte ein Lombarde 1398 in Verkehr mit Rußland zu treten, wurde dafür aber bestraft.[4]) Schon 1397 setzten die preußischen Städte beim Hochmeister ihr Verlangen nach Ausweisung eines Lombarden durch.[5])

Wiederholt beantragte das Brügger Kontor seit 1400 bei der Hanse, den Lombarden in allen Hansestädten das Geleit zu entziehen, sie weder als Händler, noch als Wechsler in Lübeck, Hamburg, den preußischen und anderen Städten an der See zu dulden. Während die preußischen Städte damit durchaus einverstanden waren, erklärte der Hansetag 1407, man wisse von keinem Lombarden, der in den Städten Handel treibe.[6]) Erst der Lüneburger

[1]) Vgl. oben S. 273 ff., 277 f.

[2]) Vg. Band I S. 265.

[3]) Vgl. Schulte, Gesch. des mittelalt. Handels u. Verkehrs zwischen Westdeutschl. u. Ital., I S. 303 ff. Über ihre Stellung in Köln vgl. Lau, Entwickl. der kommunalen Verfass. u. Verwalt. der Stadt Köln S. 234.

[4]) Hans. UB. III n. 180, vgl. S. 478; V n. 557, VI n. 269 § 3, HR. 1. V n. 238 § 11, VIII n. 1030 § 8.

[5]) HR. 1. IV n. 397 § 14.

[6]) HR. 1. IV n. 570 § 25, 575, V n. 225 § 10, 241 § 6, 392 § 26.11.

Hansetag 1412 beschloß die Ausweisung der Lombarden.[1]) Das Hindernis eines solchen Beschlusses war wohl früher Lübeck gewesen. Auch dem Verlangen seiner Gemeinde nach Ausweisung eines Lombarden hatte der Rat der Stadt sich seinerzeit widersetzt. Nun war dort die Gemeinde am Ruder. Sie begehrte auch von Wismar 1414, keine Lombarden zu geleiten.[2]) Dennoch tauchte 1413 ein italienisches Bankhaus in Lübeck auf, das anscheinend eine Filiale des Bankhauses der Medici in Florenz war und von einem Florentiner Gerhard de Boeris geleitet wurde, der mit einer Lübeckerin verheiratet war und sich großen Ansehens in der Stadt erfreute. Das Bankhaus besorgte unter anderem auch Geldüberweisungen aus dem skandinavischen Norden nach Venedig, von Danzig nach Rom und Basel. Nach dem Tode seines Leiters 1449 wurde es aufgelöst.[3]) Bestimmte Zeugnisse für das Vorhandensein von Lombarden in Hansestädten nach 1412 liegen außerdem nicht vor.[4]) Die starke Abneigung, der sie überall dort begegneten und die wohl ihrem großen Geldwucher in erster Linie zuzuschreiben ist, hielt sie fern.

Durchaus verwandt den Lombarden waren Stellung und Erwerbstätigkeit der Juden. Für den hansischen Warenhandel war ihre Bedeutung wohl noch geringer als die der Lombarden. In der hansischen Handelsgesetzgebung spielen sie gar keine Rolle. Es blieb Sache der einzelnen Städte, sich mit ihnen abzufinden. Im Warenhandel großen Stils scheinen sie nur im Osten eine erhebliche Rolle gespielt zu haben. In Polen und Litauen waren sie in großer Zahl daheim. Das Geschäft zwischen den deutschen Kaufleuten der preußischen Ordensstädte und den slawischen lag schon im 15. Jahrhundert zum guten Teil in ihrer Hand. In den preußischen Städten selbst waren sie vom Verkehr als Kaufleute anfänglich ausgeschlossen. Der Friede von Brecz 1435 räumte diese Schranke hinweg. Aber schon vor 1435 hatte Danzig litauische Handelsjuden bei sich zugelassen.[5])

---

[1]) HR. 1. VI n. 68 A § 11.

[2]) Städtechron. 26 S. 399 § 19, HR. 1. VI n. 148.

[3]) Lüb. UB. VII n. 501, VIII n. 305, 386, 615, 641, 669, 701, IX n. 196. Vgl. Pauli, Lüb. Zustände, II S. 104 ff.

[4]) Vgl. HR. 1. VII n. 800 § 25, HR. 2. I n. 321 § 29.

[5]) Script. rer. Prussic. III S. 448 c. 60, HR. 2. I n. 492 § 54, II n. 193 § 5, Hirsch, Danzig, S. 165. Vgl. oben S. 194.

Auch der Kramhandel ist gelegentlich unter einen hansischen Gesichtspunkt gebracht worden. Nichthansische landfahrende Krämer erschienen in den Hansestädten sehr zahlreich und in sehr mannigfaltiger Zusammensetzung.[1]) Das oberdeutsche Element, voran die Nürnberger, war unter ihnen am stärksten vertreten. Die Bewegungsfreiheit, die der lübische Rat ihnen auch zur Unzufriedenheit seines eigenen Krämeramts gestattete, steht in Kontrast zu der Politik starker Beschränkung, der sie in Preußen seit 1438, in Livland seit 1458 unterworfen wurden.[2]) 1470 verbot der Hansetag, daß irgendeine Stadt Nichthansen Teilnahme an den hansischen Freiheiten gewähre, indem sie ihnen Freibriefe zum Kramhandel erteile.[3])

Dies ganze System von Handelsverordnungen nebst den schifffahrtspolitischen Maßregeln der Hanse, ein Statut durch das andere ergänzt und gestützt, war von der Hanse geschaffen zu dem Zweck, den Wettbewerb der Nichthansen in Handel und Verkehr mit den Hansen im nördlichen Europa nach allen Richtungen möglichst vollständig zu hemmen, zu unterdrücken. Man darf wohl sagen, daß es unter bestimmten Voraussetzungen seinen Zweck durchaus hätte erfüllen können. Aber der Eigennutz der einzelnen Personen, die verschiedenen kommerziellen Interessen der einzelnen Städte, die besonderen politischen Absichten von Landesherren, wie des deutschen Ordens, der Rückschritt zu oder das Festhalten an schon veralteten oder inzwischen veraltenden Formen des Verkehrs, die durch zahlreiche dieser Satzungen bedingt wurden, alles dieses und anderes kam zusammen, um die vollständige Durchführung des Systems zu verhindern. Doch wurde eine immerhin weitgehende, Handel und Schiffahrt der Hansen ohne Zweifel in starkem Maße schützende Wirkung durch die Statuten erzielt.

Wohlstand und Blüte der Städte waren aufs engste verknüpft mit dem Gedeihen des Kaufmanns und Handels. Die große tatsächliche Unabhängigkeit, die wenigstens die größeren Hansestädte besaßen, erleichterte es ihnen wesentlich, dafür in weitgehendem Maße zu sorgen. Kaufleute gehörten den besten Familien der Städte

[1]) Über die Stiftung der Landfahrer-Krämerkompagnie in Rostock 1466, deren Mitglied jeder Krämer, Hanse oder Nichthanse, werden konnte, vgl. Lisch i. Meckl. Jbb. 7 S. 188ff.

[2]) Vgl. oben S. 273ff., 277f.

[3]) HR. 2. VI n. 356 § 23, vgl. Hans. UB. VIII S. 664 Anm. 2.

an, saßen im Rat, hatten die Mehrheit darin, den beherrschenden Einfluß. Waren die Kaufleute außer Landes, etwa die kölnischen zur Frankfurter Messe, so vermied es der Rat, Beschlüsse in kommerziellen Fragen zu fassen. Die Fürsorge für den Handel und Kaufmann, in den Seestädten auch für die Schiffahrt, galt den Hansestädten als ihre vorzüglichste Aufgabe.

Die Anzahl derer, die in jeder Hansestadt vom kaufmännischen Beruf in dieser oder jener Form sich nährten, war wohl eine verhältnismäßig recht große. Die Form ihres Betriebs war verschiedenartig. Auf der einen Seite stand der reine Kleinhändler, der Krämer. Andererseits aber gab es sicher auch reine Großhändler, die im großen bezogen und im großen auch wieder verkauften. Doch ist dies wohl nur eine jüngere Entwicklungsform der in der Mitte zwischen beiden stehenden, für das mittelalterliche Handelsleben und den mittelalterlichen Handelsstand typischen Gruppe von Kaufleuten, die Groß- und Kleinhandel miteinander verbanden, überwiegend in letzterem daheim die Waren selbst vertrieben, die sie von auswärts im großen bezogen und zu deren Bezahlung sie auch wieder im großen Waren ausführten.[1]) Die Vereinigung dieser Mischung von Groß- und Kleinbetrieb wurde vertreten durch die Gewandschneidergilden. Sie war die ursprünglich angesehenste kaufmännische Vereinigung des Ortes, in der die höhere Kaufmannschaft desselben überhaupt aufging. Ihre Mitglieder bezogen aus dem Auslande die hochgeschätzten Tuche. Selbst Mitglieder des Rats und der exklusiven Vereinigungen der höchsten Schicht des hansestädtischen Bürgertums gehörten dieser Gilde, sogar in Lübeck noch im 15. Jahrhundert, an.[2])

Im Range den Gewandschneidern erheblich nach standen die Krämer. Beide zusammen aber bildeten das „Rückgrat des mittel-

---

[1]) Diese Form des Handels und Händlers zeigen die drei uns bekannten Handlungsbücher niederdeutscher Kaufleute aus dem 14. Jahrhundert, des Joh. Tölner in Rostock, hg. von Koppmann, des Herm. u. Joh. Wittenborg in Lübeck, hg. von Mollwo, des Vicko van Geldersen in Hamburg, hg. von Nirrnheim. Vgl. dazu v. Below, Großhändler u. Kleinhändler, i. Jbb. f. Nationalök. u. Stat. 3. F. 20 S. 31 ff.

[2]) Fock, Rügensch-pommersche Gesch. IV S. 36 f., Brehmer, Mitgl. der Zirkelgesellsch., i. Ztschr. d. V. f. lüb. Gesch. 5 S. 393 ff., Lau, Entw. der kommunalen Verfass. u. Verwalt. d. Stadt Köln, S. 128, 218 ff. Vgl. v. Below, Großhändler u. Kleinhändler, a. a. O. S. 21 ff., 15 f.

alterlichen Handelsstandes".[1]) Doch trat innerhalb der Kaufmannschaft, die an vielen Stellen unter dem Begriff Gewandschneider zusammengefaßt wurde, mit der Zeit eine Sonderung ein. Diejenigen Kaufleute einer Stadt, deren Handelsinteressen sich auf ein bestimmtes Gebiet des Auslands richteten, vereinigten sich gern zu Kompagnien. Sie wollten dadurch einerseits für ihre Heimat ein Monopol des Verkehrs mit dem Gebiet sich aneignen und eine ungeregelte Konkurrenz beseitigen, andererseits ihre besonderen Handels- und Verkehrsinteressen in der Politik der Stadt entschiedener zur Geltung bringen.

Die Anzahl dieser Kompagnien war sehr groß im ganzen und selbst innerhalb der Kaufmannschaft einer einzelnen Hansestadt bestanden zahlreiche nebeneinander. So gab es in Lübeck die 1378 gegründete Schonenfahrerkompagnie, schon 1383 waren wahrscheinlich die Bergenfahrer als öffentlich anerkannte Genossenschaft vorhanden, in der Zeit des Kriegs um Schleswig und darnach kamen die Rigafahrer, die Nowgorodfahrer, aus denen dann die Narwa- und Revalfahrer als besondere Gruppen hervorgingen, ferner die Stockholm-, Flandern- und Englandfahrer hinzu.[2]) Auch in Hamburg bildeten sich mehrere Gesellschaften. Zum Jahre 1376 sind erwähnt die Flandernfahrer mit 84, die Englandfahrer mit 35 Mitgliedern.[3]) Die Schonenfahrer bestanden seit etwa 1395 als Brüderschaft.[4]) In Rostock sind nachweisbar im 15. Jahrhundert Kompagnien der Schonen-, Wiek- und Rigafahrer.[5])

Die ältesten derartigen Kompagnien, soweit unsere Nachrichten reichen, waren die 1246 erwähnte fraternitas danica in Köln und die seit 1291 genannte Schleswiger Brüderschaft der überseeischen Kaufleute in Soest.[6]) In vielen Städten hat insbesondere der

[1]) Keutgen, Der Großhandel im Mittelalter, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1901 S. 74.

[2]) Vgl. Bruns i. Haus. Gesch. Qu. N. F. II S. CXIf., Siewert i. Hans. Gesch. Qu. N. F. I Einleit.

[3]) Laurent i. Ztschr. d. V. f. hamb. Gesch. I S. 147.

[4]) Stieda i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1890/91 S. 138, Nirrnheim i. Geldersens Handlungsbuch, S. XVII. Die Gesellschaften der Bergenfahrer in Hamburg, der Aalborgfahrer in Lübeck, der Island- und Spanienfahrer in beiden Städten gehören als solche erst dem 16. Jahrhundert an.

[5]) Stieda i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1890/91 S. 140, Koppmann das. Jg. 1888 S. 163ff., Stieda i. Mitt. aus d. Gesch. Liv-, Est- u. Kurlands 15 S. 335.

[6]) Lau, Entwickl. der kommunalen Verfass. u. Verwalt. d. Stadt Köln, S. 217, Ilgen i. Städtechron. 24 S. XIX, CXVII, Hans. UB. II n. 666.

Verkehr mit den Sundgebieten kompagniebildend gewirkt. In Greifswald gab es eine Marienbrüderschaft der Bornholm- oder Kopenhagenfahrer,[1]) in Maastricht eine Kompagnie der Schonenfahrer von St. Olaf schon vor 1391, gleichfalls in Haarlem und selbst in Dortmund eine solche,[2]) in Deventer, Kampen, Wismar Kompagnien der Dragörfahrer.[3]) Durch drei Kompagnien verwuchs die Kaufmannschaft Stettins eng mit den Sundgegenden, die Dragörfahrer von 1370 und die Marienbrüderschaften zu Falsterbo und Malmö.[4]) Auch die Ripen- und Dänemarkfahrer Stades mögen hier Erwähnung finden.[5])

Gesellschaften der Englandfahrer begegnen in Attendorn, Lüneburg, Dortmund, Köln.[6]) In anderen Städten bestand ganz allgemein eine Gilde der seefahrenden Kaufleute, so schon früh in Stendal,[7]) dann auch in Lüneburg, dem heil. Nikolaus geweiht, ebenso in Harderwijk, Deventer, Zierixee, Zütfen.[8])

Es handelte sich bei allen diesen Gesellschaften nicht, wohl nicht einmal überwiegend um Vereinigungen von Großhändlern. Immerhin mag bei vielen ihrer Mitglieder das großhändlerische Moment ihres Handelsbetriebs ihren Kleinhandel daheim überwogen haben. Damit mag es zusammenhängen, daß in Lübeck, wo solche Kaufleute gewiß am zahlreichsten waren, sie auf die Gewandschneider herabsahen, sich ihnen sozial überlegen fühlten. Auch anderswo mag es dadurch zu einer Schichtung innerhalb der Kaufmannschaft

---

[1]) Hans. UB. II n. 493, IV n. 648, V n. 1078, 1330. Über die Brüderschaft der Bornholmfahrer in Anklam vgl. Stieda i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1890/91 S. 138.

[2]) Hans. UB. III S. XIX Anm., Kunze i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1895 S. 139 Anm. 1, S. 140ff., Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. CXX.

[3]) Hans. UB. V n. 226, VI S. 375 Anm. 2, IV n. 1037.

[4]) Blümcke, Stettins hans. Stellung u. Heringshandel auf Schonen.

[5]) Hans. UB. III n. 183.

[6]) Höhlbaum i. Deutsche Lit. Ztg. Jg. 1897 Sp. 1144, Hans. UB. IV S. 340 Anm. 1, vgl. oben Band I S. 384, II S. 59 u. Anm. 4.

[7]) Hans. UB. II n. 48, Holtze, D. Berliner Handelsrecht im 13. u. 14. Jahrh., i. Schriften d. V. f. d. Gesch. Berlins Heft 16 S. 52. Die hier genannte gylde nautarum Berlins dürfte wohl eher eine Flußschiffergesellschaft gewesen sein, die den Verkehr nach Hamburg unterhielt, vgl. die i. Hamb. Kämm. Rechn. I S. 380 z. B. erwähnten naves de Marchia.

[8]) Bodemann i. Ztschr. d. hist. V. f. Niedersachsen, Jg. 1882 S. 66, 70; Hans. UB. III S. 40 Anm. 1, II n. 398, VI n. 434, V n. 195.

gekommen sein, je nach der Bedeutung, die der Fernhandel im gesamten kaufmännischen Leben einer Stadt spielte. Die Tatsache eines stehenden Großhandels in den größeren Hansestädten mindestens ist nicht zu bestreiten, auch wenn sich eine besondere Gruppe der Kaufmannschaft als Verbindung reiner Großhändler nicht nachweisen läßt.[1]) Namentlich die Seestädte besaßen vermöge des Seeverkehrs mit seiner bequemen und billigern Warenbewältigung in dieser Richtung wichtige Vorzüge vor den auf Landtransport angewiesenen Städten.

Oft ging auch jetzt der Kaufmann selbst mit seinen Waren auf die Reise. Daneben aber gewannen andere Formen der Übermittlung der Güter eine immer größere Bedeutung. Sie wurden Dritten anvertraut zur Mitnahme und zum Verkauf. Und dasselbe geschah hinsichtlich des Einkaufs in der Fremde. Auch das Institut der Lieger diente dort nach beiden Seiten den daheimbleibenden Kaufleuten.[2]) Verschiedene Formen geschäftlicher Verbindung ergaben sich daraus zwischen Kaufleuten. Handelsgesellschaften wurden geschlossen, gewöhnlich für sehr kurze Zeiträume, sehr häufig nur für die Erledigung eines einzigen Geschäfts, einer einzigen Reise.[3]) Eine oft vorkommende Form derselben war die sogenannte Widerlegung, in der beide Teile Kapital zusammenlegten, mit dem der eine Teil arbeitete, während am Gewinn der andere in bestimmtem Verhältnis Anteil hatte.

Auch auf diesem Gebiete trat die Hanse nach verschiedenen Richtungen in Tätigkeit, um Treu und Glauben, die sicherste Grundlage des Handels, unter ihren Mitgliedern zu erhalten. Die Fürsorge der einzelnen Städte kam ihr dabei wirksam entgegen. Über die Abrechnung bei Handelsverbindungen hansischer Kaufleute bestimmte zum erstenmale der Hansetag 1417, daß Kaufleute oder Gesellen ihre Geldgeber, Partner oder Dienstherren, wenn beide Teile sich trennen wollten, binnen redlicher Zeit aufsuchen und

[1]) Vgl. v. Below, Großhändler und Kleinhändler a. a. O. S. 21, 24, 35, Keutgen, Der Großhandel im Mittelalter, a. a. O. S. 114 ff., 121, 123 f.

[2]) Vgl. die Verordnung des Rats zu Zütfen 1375, daß alle Bürger, die auf dem Rhein usw. verkehrten und in den Niederlanden Handels halber lagen, zweimal im Jahr, Pfingsten und Mittwinter, sich mindestens je einen Monat in der Heimat aufhalten mußten; Tadama, Geschied. van Zutfen, S. 109.

[3]) Vgl. auch jetzt Silberschmidt, Kumpanie u. Sendeve, i. Archiv f. bürgerl. Recht 23 S. 1 ff., ders., Das Senden und Befehlen der Waren, das. 25 S. 129 ff.

sich mit ihnen auseinandersetzen, andernfalls für alle Hansestädte Bürgerrecht verwirkt haben sollten. Von zahlreichen Hansetagen ist dann dies Statut bekräftigt worden.[1])

Zuvor schon hatte die Hanse allgemeingültige Bestimmungen gegen flüchtig gewordene Schuldner erlassen. Nachdem schon 1365 und 1366 die wendischen Städte vergeblich eine Einigung versucht hatten, gelang es der Hanse 1375 wenigstens, mit den Kontoren zu London und Brügge Vereinbarungen darüber zu treffen. Schuldner, die von den Kontoren flüchtig wurden, sollten vom Kaufmannsrecht im Auslande sowie von jeder Gemeinschaft mit Hansen ausgeschlossen sein und Geleit in den Städten entbehren, bis sie ihren Gläubigern Genüge getan.[2]) Im selben Jahr sagten sich die vier vorpommerschen Städte in ihrem Bündnis auch gegenseitige Verfestung flüchtiger Schuldner zu.[3]) Für die Gesamtheit der Hansestädte aber eine gleiche Regelung dieser Frage zu erzielen, gelang bei dem Widerstand der preußischen und süderseeischen Städte lange Zeit noch nicht. Erst im April 1398 zu Lübeck wurde versuchsweise auf drei Jahre ein Statut genehmigt, daß Leute, die mit Vorsatz in einer Stadt Schulden machten, um dann zu entweichen, in keiner Hansestadt geleitet werden sollten. Die Hansetage 1412, 1417 und 1418 erneuerten dasselbe und verfügten genauer für solche Flüchtigen den Verlust des Bürgerrechts in ihrer Heimat und des Kaufmannsrechts auf den Kontoren.[4])

Jedoch die preußischen Städte stellten für ihren Landesbereich besondere sehr milde Grundsätze der Behandlung solcher Schuldner auf. Nur ihr Entweichen nach Polen bedrohten sie mit ewiger Verfestung in Preußen. Die Erneuerung des hansischen Statuts 1441 war ihnen nicht recht.[5]) Daher schlug Lübeck 1442 dem Hansetag vor, die Verfolgung flüchtiger Schuldner jeder Stadt zu

---

[1]) HR. 1. VI n. 398 § 6, 557 § 10, VIII n. 712 § 8, HR. 2. II n. 603 § 4, 608 § 27, III n. 288 § 41, VI n. 356 § 35; Berufungen darauf vgl. Hans. UB. VI n. 833, 975, HR. 2. II n. 155. Über die Rechenschaftsablegung in der Reederei vgl. oben S. 355.

[2]) HR. 1. I n. 374 § 14, 375, 376 § 27, II n. 86 § 19, 21, 97 § 1, 2, III n. 68.

[3]) Hans. UB. IV n. 504 § 9.

[4]) HR. 1. IV n. 441 § 14, VIII n. 979; VI n. 68A § 21, B § 35, 398 § 2, 557 § 5. Vgl. Napiersky, Quellen usw. S. 220 § 66.

[5]) HR. 1. VII n. 50 § 1, HR. 2. II n. 434 § 17, 439 § 31.

überlassen, wo solch Fall sich ereignete; doch sollte sie ihnen für ewig das Geleit entziehen. Alsbald erließ es für seinen Platz eine entsprechende Verordnung.[1]) Dies Auftreten wirkte. Die Hansetage 1447, 1461, 1470 konnten das Statut von 1418 erneuern, ohne auf Widerspruch zu stoßen.[2])

Die Forderung vollster Solidität des Handels und des einzelnen Geschäfts ließ die Hanse weiterhin eine feindliche Stellung bestimmten Seiten des Handelsbetriebs gegenüber einnehmen. Die Verhinderung des Vorkaufs war für die Wirtschaftspolitik jeder Stadt einer der wichtigsten, vielleicht der wichtigste Gesichtspunkt.[3]) Die Hanse jedoch faßte unter den verschiedenen Arten des Vorkaufs nur die Geschäfte ins Auge, bei denen die Ware erst künftig geliefert werden sollte. Nachdem die Hanse 1375 den Vorkauf von Hering auf Schonen verboten hatte, ehe er gesalzen sei, das Brügger Kontor 1415 ein Verbot der Geldvorschüsse auf zukünftige Lieferung von Tuch erlassen hatte,[4]) verkündete der Hansetag 1417 zum erstenmal ein allgemeines Statut gegen den Vorkauf in jeder Hinsicht. Hering sollte nicht gekauft werden, ehe er gefangen, Korn, ehe es gewachsen, Tuch, ehe es angefertigt war, u. a. bei Strafe des Verlusts der Ware für den Käufer und zehn Mark Silbers für den Verkäufer.[5]) Von den Hansetagen 1447 und 1470 wurde dies Statut erneuert.[6])

Auch die Handelsgesellschaften, die darnach strebten, bestimmte Waren zu monopolisieren, wurden von der Hanse bekämpft. Schon 1417 beschwerte sich das Brügger Kontor bei der Hanse, daß die Fläminger die Preise der Waren untereinander fest vereinbarten, so daß keiner sie billiger gebe.[7]) Deutlicher wurde

[1]) HR. 2. II n. 608 § 8, Lüb. UB. VIII n. 135.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 48, 91, 318 § 4, 319 § 13, V n. 121 § 5, VI n. 356 § 42. Vgl. Napiersky, Quellen usw. S. 232f. § 53, 54.

[3]) Vgl. von Below, Der Untergang der mittelalterlichen Stadtwirtschaft, i. Jbb. f. Nationalök. u. Stat. 3. F. 21 S. 593.

[4]) HR. 1. II n. 86 § 24, VI n. 230, vgl. 380, 475 § 2, 3 u. später HR. 2. III n. 106 § 1, 107, 108, 223.

[5]) HR. 1. VI n. 398 § 12, vgl. 262 § 167.5, 535.

[6]) HR. 1. VI n. 557 § 17, HR. 2. III n. 288 § 38. — Über die Verbote des Vorkaufs und der Vorschußzahlungen auf künftige Waren in Preußen vgl. HR. 1. VI n. 208 § 5, VII n. 790 § 3, Töppen, Akten, I n. 467, 513 Abschn. 8, 154. 3, II n. 383. 24.

[7]) HR. 1. VI n. 400 § 10.

30 Jahre später ausgesprochen, um was es sich handelte. Alaun, Gewürze und andere Waren wurden im Preise durch Vereinigungen der Brügger Händler in die Höhe getrieben, die zugleich den Verkauf derselben zu monopolisieren versuchten. Die Hanse erhob hiergegen entschiedenen Protest bei Flandern.[1]) Auch 1454 und 1456 verlangte sie, daß die Fläminger keine Verbindungen abschließen sollten, um den Markt für Alaun und andere Waren zu beherrschen.[2]) 1473 setzte die Hanse in den Verhandlungen mit den Holländern zu Utrecht die Aufhebung einer Verbindung von sechs bis acht Leidener Kaufleuten durch, die den Handel mit Leidener Tuchen in Leiden selbst sowie für die östlichen Märkte monopolisieren wollte.[3]) Und einige Jahre später legte sie auch einem Händler Heinrich van der Horst in Hamburg das Geschäft, der je nach dem mit Hansen oder Nichthansen Gesellschaften einging und auf den Tuchhandel einen so bedeutenden Einfluß zu erlangen wußte, daß er die Preisbewegung bestimmte.[4])

Auch der Güte der Waren hat die Hanse ihre Aufmerksamkeit und Fürsorge gewidmet, um Unredlichkeiten zu steuern; es sollten nur Waren gehandelt werden, mit denen redliche Leute nicht betrogen würden.

Unter den hansischen Handelsartikeln nahmen die Süd- und Orientwaren sicherlich keinen so bedeutenden Raum ein. Das Handelsgebiet der Hanse, das im Rahmen des gesamten mittelalterlichen Weltverkehrs durchaus ein Endgebiet darstellte, war in hervorragendem Maße ein in sich geschlossenes Gebiet. Der hansische Handel beruhte vorzüglich auf dem Umsatz der Roh- und Gewerbserzeugnisse der anwohnenden Völker gegeneinander. Unter den hansischen Großhandelsartikeln nahm das Getreide vielleicht die hervorragendste Stelle ein. Von den baltischen deutschen Küstenlandschaften, aber auch von dem westlichen Niederdeutschland und von Mitteldeutschland wurden ständig die Niederlande, außer-

[1]) Vgl. Band I S. 398.

[2]) HR. 2. IV n. 247 § 14, 458 § 3.

[3]) HR. 2. VII n. 139 § 58, 141 § 21, 154 § 18.

[4]) HR. 2. VI n. 465 § 4, 488, 489 § 4, 514 § 11, VII n. 338 §§ 189.s, 190.s, Vgl. auch von Below, Großhändler u. Kleinhändler, i. Jbb. f. Nationalök. u. Stat. 3. F. 20 S. 9ff.

dem aber auch, jedoch nicht regelmäßig, die anderen westlichen Länder, der Norden, selbst Nowgorod durch den hansischen Handel damit versorgt.

Von größter Wichtigkeit war sodann der hansische Salzhandel. Dazu steuerte in erster Linie und dauernd während dieses Zeitraums die Lüneburger Saline bei. Doch war der Besitz dieses Handels für Lübeck nicht von so entscheidender Bedeutung, wie der lübische Syndikus 1462 ausführte.[1]) Die anderen nieder- und mitteldeutschen Salinen, voran Oldesloe, dann Kolberg, Greifswald und Werl, spielten daneben keine wesentliche Rolle. Den Erzeugnissen der Salinen zu Großsalze, Staßfurt, Halle, Sülldorf wußte Lüneburg die Straßen zur See zu sperren.[2]) Zu einer überlegenen Konkurrenz im Ostseegebiet brachte es dagegen das Baiensalz. Auch die Einfuhr von Salz aus Brouage und aus Portugal nahm zu, und von flämischem und schottischem Salz ist die Rede.[3])

Dazu kamen die Tuche des niederländisch-nordostfranzösischen und des englischen Produktionsgebiets, von den feinsten und teuersten bis herab zu den groben Sorten. Die Preise derselben sind oft ebenso erstaunlich hoch, wie die Massen der Schiffsladungen bedeutend und die Farben der Tuche mannigfaltig.[4])

Diesem Produkt hielt im Osten das Gegengewicht das Pelzwerk, für das Livland und sein russisch-oberlitauisches Hinterland das Hauptausfuhrgebiet war. Auch das Pelzwerk war von einer fast unerschöpflichen Mannigfaltigkeit der Arten und Preise.[5]) Hinzu kamen die Waldprodukte Hölzer, Teer, Pech, Asche, Hauptausfuhrartikel Preußens vor allem. Doch steuerten Pommern mit dem Bündelholz, Hamburg mit den Magdeburger Dielen im Laufe des

[1]) Lüb. UB. X n. 222 S. 231.

[2]) Hans. UB. V n. 786, VI n. 122, Lüb. UB. VIII n. 32.

[3]) Töppen, Akten, II n. 148.

[4]) Doch sei darauf hingewiesen, daß auch andere Tuche in zunehmendem Umfang gehandelt wurden, aus Wesel und anderen niederrheinischen Städten, aus Eisenach und Erfurt. Gegen das Ende dieses Zeitraumes fand die niederländische Tuchweberei in Hamburg und Göttingen Eingang, vgl. v. d. Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1892 S. 174 ff. — Flandern war das tonangebende Land der Mode, vgl. die Kleiderbestellungen hansischer Kaufleute dort, Hans Gesch. Bll. Jg. 1898 S. 96, HR. 2. VI n. 531, HR. 3. I n. 195.

[5]) Vgl. Stieda i. Hans. Gesch. Qu. V Einleit. S. CXXVII ff., Koppmann, Schevenissen u. Troinissen, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1893 S. 61 ff.

15. Jahrhunderts auch dazu bei. Wertvolle Artikel des Großhandels waren ferner Wachs, das wegen seiner starken Verwendung zu Kultuszwecken überall begehrt war, und Bernstein.

Eine große Rolle spielten der dänische und der holländische Tonnenhering, der getrocknete norwegische Stockfisch, auch preußische Fischsorten, dazu hansestädtische Biere, das von Hamburg besonders in den Niederlanden, das von Wismar namentlich im skandinavischen Norden und im Osten.[1]) Wein vom Oberrhein sowie von Poitou, Gascogne und Spanien war ebenfalls ein geschätzter Handelsartikel. Der Südwaren verschiedenster Art und ihrer Bedeutung im hansischen Handel wurde schon oben gedacht. Osemund und Kupfer, Wolle, Häute und Felle, livländischer Flachs, preußische, polnische, westfälische Leinwand, Waid aus Thüringen und vom Niederrhein, Krapp aus der Umgegend Braunschweigs, Hopfen aus den wendischen Ostseestädten und Honig aus diesen sowie aus Bremen, Hamburg, Stade und Buxtehude, dazu noch Tran und Speck und rigischer Met, — mit allen diesen Artikeln wurde ein ständiger Handel unterhalten, sie können als die des hansischen Großhandels gelten. Eine große Zahl fester Austauschbeziehungen, dauernder gegenseitiger Bedürfnisse, die er geschaffen hatte und befriedigte, war die breite Grundlage, auf der er stand.

Aber auch Erzeugnisse handwerklich-industrieller sowie künstlerischer Tätigkeit wie Braunschweiger Becken, Dinanter Kupferwaren, Kölner Goldschmiedearbeiten, Handschuhe und andere Fabrikate der Beutelmacher, lübische, flandrische und andere Hüte u. a. m. waren doch wohl Handelsartikel von größerer Bedeutung, als unsere Quellen erkennen lassen.

Die Güte der Waren wurde einerseits durch das Ausland, andererseits durch die hansischen Kontore dort sowie durch die Warenpolizei der einzelnen Hansestädte garantiert. Aber an Klagen über Betrügereien bei den verschiedensten Waren fehlte es weder

[1]) Danzig bekämpfte die Konkurrenz des Wismarer Bieres bei sich im Interesse seines eigenen, Hamburg ebenfalls durch Besteuerung der fremden Biere, HR. 2. I n. 427, Töppen, Akten, I n. 536. 3, II n. 99, IV n. 298, Koppmann i. Hamb. Kämm. Rechn. I S. XXXIV, LIX. — Nicht unbeträchtlich war der Export von Einbecker Bier in die benachbarten Hansestädte, vgl. für Lübeck Lüb. UB. IX n. 138, 220, 287, für Lüneburg Hans. UB. V n. 319, 845, 846, 860, für Hamburg Meyer, Das Einbecksche Haus in Hamb., für Braunschweig Städtechron. 16 S. 187 Anm. I, vgl. S. 238 Anm. 1, 285, 337.

innerhalb der Hanse noch im Auslande. In verschiedenen Städtegruppen, vor allem der preußischen, auch der wendischen, wurden gemeinschaftliche Schritte zur Verbesserung und einheitlichen Regelung der Brake, der obrigkeitlichen Prüfung der Waren, unternommen. Oft veranlaßte die Hanse das Kontor zu Brügge, solche irgendwo von Hansen als gefälscht beanstandeten Waren wieder zurückzunehmen und die Angelegenheit im Auslande weiter zu verfolgen. Häufig wandte sie sich mit Ermahnungen an ihre einzelnen Städte oder an das Ausland, wenn Klagen über Betrügereien laut geworden waren. Durch besondere Ordonnanzen hat sie jedoch nur bei einer Anzahl besonders wichtiger Artikel Unregelmäßigkeiten, Verschlechterungen, Betrügereien bekämpft.

Dahin gehörte die Verordnung der Hanse 1417 über die Kolberger Salztonnen, deren Nichtbefolgung an der Ware selbst als falsches Gut gestraft werden sollte.[1]) 1420 machte sie die Verständigung der preußischen Städte, Wisbys und Rigas über das Gewicht der Lüneburger Salztonnen sich zu eigen; drei livische Pfund sollten dafür in Anrechnung gebracht und das Salz künftig nach Gewicht gekauft werden.[2]) Alteingewurzelt und allgemein bekannt waren die Bräuche der einzelnen niederländischen Städte bei der Anfertigung ihrer Tuche; Kanten, Siegel, Länge, Breite, Wolle, Stückzahl der Tuche in jedem Terling[3]) und anderes standen fest. Ihre Veränderung verwirrte die Kaufmannschaft, die Slawen machten die hansischen Kaufleute für Mängel verantwortlich. Beschwerden der Hanse bei den niederländischen Städten waren die weitere Folge. Aber auch diesen lag daran, daß der Kredit ihres wichtigsten Exportartikels nicht litt. Wieder und wieder richtete die Hanse selbst außerdem Verordnungen gegen Mängel an den Tuchen. Die Tuchsorten sollten ihre bestimmte Länge und ihre beiden Selbenden haben, vorschriftsmäßig besiegelt sein mit dem Siegel der Stadt, in der sie gefertigt waren, nur am Herstellungsorte gefärbt werden, die halben Ypernschen ihre ursprüngliche Faltung und Schließung behalten, die Käufer bei Strafe die Annahme verweigern, wenn ein Tuch beim Streichen um mehr als dreiviertel flämische Elle zu kurz gefunden wurde. Nachahmungen der An-

[1]) HR. 1. VI n. 397 § 87.
[2]) HR. 1. VI n. 44 § 11, 50 § 10, 71, VII n. 267.
[3]) 18 Stück, vgl. Lüb. UB. X n. 336.

fertigungsart anderer flämischer Städte wurden gestattet, mußten jedoch als solche kenntlich gemacht werden u. a.[1])

Auch den Fischwaren widmeten die Hanse und im besonderen die wendischen Städte in entsprechender Weise ihre Fürsorge. Und die Holländer taten später für ihren Fischhandel dasselbe. Es handelte sich um genügende Füllung der Heringstonnen, ordentliche Einlegung und gleichmäßige Güte der Fische darin, so daß in der Mitte nicht schlechtere waren, als an beiden Böden; Heringe, die nicht bei Schonen gefangen, sollten nicht als schonische ausgegeben, sondern auf den Tonnen als bornholmische oder deutsche kenntlich gemacht werden. Darüber und über die Größe der Tonnen außerdem wurde eine Reihe Satzungen von der Hanse 1375, 1410, 1417, 1434 und 1447 erlassen.[2]) Durch Statuten in den Jahren 1442, 1446 und 1476 wandten sich die Städte auch gegen Betrügereien bei den Stockfischlieferungen.[3]) Im Westen spielte Köln im 15. Jahrhundert dem holländischen Hering gegenüber eine ähnliche Rolle, wie die Hanse dem schonischen gegenüber. Denn Köln wurde von den oberen rheinischen Gebieten verantwortlich gemacht für schlechte Lieferungen. Auch von der Hanse erhielt Köln Unterstützung. 1470 wurde von dieser Hamburg beauftragt, geschworene Braker bei sich anzustellen zur Kontrolle des holländischen Herings.[4]) Die holländischen Städte selbst veröffentlichten 1481 eine umfassende Heringsordnung über Herstellung und Größe der Tonnen, Behandlung, Einsalzung, Sortierung, Packung des Herings, dessen Fang am 25. Juli beginnen sollte. Sie fand die Billigung der wendischen Städte und regte diese zugleich zu eigenen Verordnungen über den Gegenstand an.[5])

Gegen Weinfälschungen sich zu schützen, blieb im wesentlichen

---

[1]) Vgl. HR. 1. II n. 232 § 19, 258 § 14, III n. 404 § 7, 405 § 7, IV n. 127, V n. 27, 392 § 25, VI n. 398 § 5, 557 § 8, VII n. 609 § 3, HR. 2. III n. 598 § 8—10, IV n. 63 § 16, 196 § 26, Hans. UB. VIII n. 691.

[2]) HR. 1. II n. 86 § 14, V n. 705 § 16, 720 § 3, 4, VI n. 397 § 54, HR. 2. I n. 226 § 17, 321 § 36, III n. 288 § 67, 318 § 7, 403 § 12, Lüb. UB. X n. 77, Hans. UB. VIII S. 732 Anm. 1. Über Kenntlichmachung nichthansischen Herings durch farbige Fähnchen auf westlichen Märkten vgl. f. Kampen Hans. UB. IV n. 908 § 62, VI S. 123 Anm. 2, f. Kleve das. V n. 185.

[3]) HR. 1. VI n. 68 A § 36, Dipl. Norweg. VII n. 431, vgl. oben S. 210. Über die Details Bruns i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. LXXff.

[4]) HR. 2. VI n. 330 § 8, 356 § 120.

[5]) HR. 3. I n. 335, 334 § 28—32, 37.

den einzelnen Städten überlassen. Und diese sorgten dafür durch eigene Verordnungen und überaus schwere Strafen.[1]) Im Westen lag die Sorge für diesen Handelsartikel vornehmlich bei Köln und dem Brügger Kontor, bei letzterem nach hansischer Auffassung in dem Maße, daß Brügge nicht ohne seine Befragung und seinen Beirat Ordonnanzen über den Weinhandel erlassen sollte.[2]) 1417 aber forderte auch die Hanse selbst die Städte am Ober- und Mittelrhein sowie Köln auf, dafür zu sorgen, „dat se de wyne laten, alse de God wassen leth".[3]) Auch auf den Pelzhandel erstreckte die Hanse 1423, 1434, 1442 Verordnungen.[4]) Breslau, Posen, Krakau, Lemberg und andere östliche Städte wurden von ihr 1461 und 1465 mit Maßregeln bedroht, wenn die betrüglichen Wachslieferungen nicht aufhörten.[5])

Die Fürsorge der Hanse für den Kornhandel der Ihrigen bezog sich auf die möglichste Unterdrückung des direkten Kornbezugs der Nichthansen von den Produzenten. Es ist davon schon in anderem Zusammenhange die Rede gewesen.[6]) Die eigene Stapelpolitik ihrer wichtigsten Kornausfuhrhäfen Bremen, Hamburg, Stettin und namentlich seit dem Aufhören der Ordensherrschaft auch Danzig leistete, was die hansischen Statuten verlangten. Und zur Anerkennung dieser bemühte sich 1472 auch Wismar, seinen Herrn zu veranlassen, um Aufkauf und Ausfuhr des Korns in ungewöhnlichen Häfen des Landes unterdrücken zu können.[7]) Den örtlichen Kornhandel zu regeln blieb jeder einzelnen Stadt überlassen. Im Streit zwischen den Interessen der Konsumenten und der Händler nahm diese durch Brotpreis- und Brotgewichtstaxen, Erbauung städtischer Kornmagazine[8]) im 15. Jahrhundert, auch durch Ausfuhr-

[1]) Vgl. z. B. Städtechron. 13 S. 157, 173.

[2]) Vgl. Hans. UB. VI n. 18, HR. 2. VII n. 507, vgl. 502 § 10.

[3]) HR. 1. VI n. 397 § 55, vgl. VII n. 541, VIII n. 235 § 2 u. a. m.

[4]) HR. 1. VII n. 609 § 21, HR. 2. I n. 321 § 23—26, II n. 608 § 16.

[5]) HR. 2. V n. 121 § 12, vgl. n. 141; n. 712 § 42, 721.

[6]) Vgl. oben S. 416, 418.

[7]) HR. 2. VI n. 615.

[8]) Zur Erbauung solcher vgl. für Magdeburg 1425 Städtechron. 7 S. 377, für Köln 1438—1441 das Kornhaus bei St. Clara Städtechron. 14 S. 783, Stein, Akten z. Verfass. u. Verwalt. der St. Köln, II S. 293 Anm., für Hamburg ein novum granarium 1445 erwähnt Kämm. Rechn. II S. 76, für London ein großes steinernes Gebäude als allgemeines Kornhaus eingerichtet 1446 Anderson, Gesch. d. Handels, III S. 176, für Breslau 1459 Script. rer. Siles. III S. 251

verbote, wenn erforderlich, Stellung. In Preußen betrieb der Orden selbst eine energische Getreidehandelspolitik mit Rücksicht auf das größere Gemeinwohl und die größere Menge sich kreuzender Interessen, denen er gerecht zu werden hatte, aber auch mit Rücksicht auf seinen eigenen Nutzen. Er befand sich damit oft in heftigem Gegensatz zur Auffassung seiner Städte. Auch in Livland trat gelegentlich ein Zwiespalt zwischen städtischer und landesherrlicher Getreidehandelspolitik hervor.

Nicht häufig hat die Hanse sich mit der Tätigkeit und den Erzeugnissen der Handwerker beschäftigt. Es waren verschiedene Gesichtspunkte, aus denen sie Verordnungen auf diesem Gebiete erließ. Wie die wendischen Städte den Handelsbetrieb der deutschen Handwerker in Bergen als schädliche Konkurrenz für die dortigen hansischen Kaufleute bekämpften, die preußischen Städte 1448 den Handwerkern bei sich den selbständigen Warenhandel verbieten wollten, so verordnete die Hanse 1417 für die livländischen Städte, daß ein Handwerker, Mitglied eines Amtes, nur dann Kaufmann sein dürfe, wenn er vorher auf sein Amt verzichte.[1]) Andererseits wandte die Hanse ihre Aufmerksamkeit den Handwerkern zu, die auf dem Lande in den Klöstern über den Bedarf derselben hinaus für den städtischen Markt produzierten zur schädlichen Konkurrenz für die ortseingesessenen Handwerker. Doch kam sie über die Erwägung einer Verordnung 1385 nicht hinaus, wodurch den Ämterknechten, Wollwebern, Schuhmachern u. a. dieser Klöster, wenn sie den städtischen Markt mit ihren Waren besuchten, Dienst oder Niederlassung in den Städten für künftig verboten sein sollten.[2])

Bei Verordnungen über bestimmte Gewerbe läßt sich nur in ganz wenigen Fällen von hansischen sprechen. Solche waren durchaus Sache der weitentwickelten Gewerbepolizei der einzelnen Städte. Darüber hinaus aber regte sich auch in der einen oder anderen Gruppe von Städten ein Bedürfnis, für Handwerkszweige innerhalb ihres Gebiets gemeinsame, gleiche Normen vorzuschreiben. So wurde vor allem von den preußischen Städten im Zusammen-

Anm. 2, für Braunschweig 1488 Antrag der Gemeinde auf Erbauung eines solchen Städtechron. 16 S. 356, vgl. 375f. Nur hingewiesen sei auf die großen Getreidedepots des deutschen Ordens, vgl. auch Band I S. 175 Anm.

[1]) HR. 1. VI n. 397 § 99.

[2]) HR. I. II n. 306 § 8.

wirken mit oder auf Veranlassung der Landesherrschaft ein Gewerbe nach dem anderen unter ihre Kontrolle gebracht. Eine ähnliche, jedoch nicht entfernt so weitgehende Entwicklung zeigt sich bei den wendischen Städten, während bei anderen Gruppen kaum Spuren einer solchen erkennbar sind.[1]) Allgemein hansische Verordnungen waren diejenigen, welche die Behandlung des Pelzwerks durch die Ämter der Buntmacher vorschrieben.[2])

Von hansischer Bedeutung war ferner das Gewerbe der Böttcherei. Denn Tonnen wurden für alle möglichen Dinge, namentlich aber für Salz, Hering und Bier, gebraucht, mußten je nachdem bestimmte Abmessungen besitzen, besonders angefertigt sein. Blühend war dies Gewerbe namentlich in den wendischen Städten einschließlich Lüneburgs, später auch in östlicheren, andererseits in Holland.

Schon 1321 hatten die wendischen Städte für ihren Bereich einheitlich die Behandlung der Böttchergesellen geregelt. Der Hansetag 1366 erneuerte diese Ordonnanz.[3]) Für Schonen verfügten die wendischen Städte 1389 und die preußischen 1390, daß die Vögte dort nur Hansen und Knechten hansischer Meister den Betrieb der Böttcherei gestatten dürften.[4]) Der wesentlichste Punkt in der hansischen Aufsicht über die Böttcherei war und blieb aber die Größe der Tonnen. Nach vielen Beschwerden wandte sich der Hansetag zu Lübeck 1375 an die preußischen Städte, an Stettin, Kolberg, Wisby wegen Betrügereien an den Pech-, Teer- und Aschetonnen. Der Hansetag 1383 verfügte, daß die Heringtonnen allenthalben in gleicher Größe nach dem Vorbilde der Rostocker Tonnen angefertigt werden sollten.[5]) Dieses war in der Gruppe der wendischen Städte das anerkannte Normalmaß. Und die Forderung der Hanse war auch deshalb wohlbegründet, weil der

[1]) Über das Verhältnis der Hansestädte zu den Gewerben vgl. Stieda, Hans. Vereinbarungen über städt. Gewerbe, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1886 S. 101ff. Es kann sich im folgenden oben nur darum handeln, das hansische Moment in dieser Frage hervorzuheben. Vgl. sonst Techen, Etwas von d. mittelalterl. Gewerbeordnung insbesondere der wend. Städte, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 19ff.

[2]) HR. 1. VI n. 557 § 9, vgl. 510 § 3, VII n. 280 § 6, HR. 2. I n. 287 § 6, 416 § 8. 423 § 8, 497.

[3]) HR. 1. I n. 105ff., 376 § 19.

[4]) HR. 1. III n. 424 § 3, 490 § 9, vgl. aber schon II n. 232 § 2.

[5]) HR. 1. II n. 86 § 12, 266 § 5.

Rostocker Band auch im Auslande das Ansehen des herrschenden Maßes besaß.[1]) Aber ihre Durchführung stieß auf den Widerstand der in anderen kleineren Kreisen gebräuchlichen Maße, des kolbergischen in Hinterpommern, des kulmischen in Preußen. Nun erst machten die preußischen Städte 1402 für alle im Lande angefertigten Tonnen dieses zum Normalmaß und noch allgemeiner verfügten sie 1415, daß ein Scheffel-, ein Ellen-, ein Tonnenmaß im ganzen Lande sein sollte.[2]) Es war wohl in erster Linie die Abneigung des Ordens, der Hanse einen Einfluß in dieser als innere Landesangelegenheit von ihm angesehenen Frage einzuräumen, denn seine Städte waren anscheinend willens, der hansischen Ordonnanz zu folgen.[3]) Den Widerstand beider Gruppen überwand die Hanse nicht.

Jedoch hielt sie an ihrem Statut fest. Von den livländischen Städten wurde es befolgt. Die schonischen Vögte wurden angewiesen, andere als nach Rostocker Maß geaichte Tonnen zu vernichten.[4]) Auch die Preußen mögen es mit Rücksicht auf das Ausland für zweckmäßig gehalten haben, Tonnen von Rostocker Maß zu verwenden. Im Westen aber war es hauptsächlich der Einfluß Kölns, der das Brieler Maß zum Normalmaß für die holländischen Heringstonnen machte und auch bewirkte, daß Antwerpen sich dieser Forderung anschloß.[5])

Das Gewerbe der Böttcherei wurde unter einen hansischen Gesichtspunkt gestellt, weil es ein so wichtiges Hilfsgewerbe für einen sehr wesentlichen Handelszweig der Hanse war. Vereinbarungen über andere Ämter, wie über die Kannen- und Grapengießer vor allem, über die Goldschmiede, Wollweber, Reepschläger,

---

[1]) Über die Rostocker Tonne vgl. HR. 2. VI n. 184 § 8, 215 u. Anm. 3, 230, Stieda i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1886 S. 119f. — Die eisernen Bande f. d. Maß der Honigtonnen, die meist in Lübeck hergestellt wurden, hingen dort am Rathaus, HR. 2. I n. 586 § 13.

[2]) HR. 1. II n. 312 § 10, III n. 431 § 9, V n. 99 § 3, VI n. 208 § 6, vgl. HR. 2. I n. 496 § 6.

[3]) Vgl. HR. 1. VII n. 275 § 1, 280 § 2.

[4]) HR. 1. VI n. 68A § 20, B § 27, 397 § 53, HR. 2. I n. 321 § 36, 533 § 19, III n. 94 § 12, 288 § 67, V n. 243 § 43. HR. 3. I n. 334 § 30, 31. Vgl. f. d. livl. Städte HR. 2. I n. 226 § 17, Napiersky, Quellen usw., S. 220 § 63, S. 232 § 51, f. Stralsund Strals. Chroniken, hg. v. Mohnike u. Zober, S. 8.

[5]) HR. 1. VII n. 728, 729, Stein, Akten z. Verfass. u. Verwalt. d. Stadt Köln, II S. 331. Siehe oben Band I S. 269.

Schmiede u. a., haben den Rahmen der einen oder anderen Städtegruppe, vornehmlich der wendischen und preußischen, nicht überschritten, hansischen Charakter nicht erlangt.[1])

Was von den Gewerben gesagt, gilt auch von dem Verhalten der Hanse gegenüber dem Maß- und Gewichtswesen. Außer für die Herstellung eines gleichen Heringstonnenmaßes hat sie auch in dieser Richtung keine Schritte getan, nirgends einigend und vereinfachend in die landschaftliche oder örtliche Vielheit der Maße und Gewichte eingegriffen. Etwas umfassender dagegen waren ihre Versuche, auf dem Gebiete des Münzwesens gewisse gleiche Normen herzustellen.

Im Laufe des 13. und 14. Jahrhunderts hatte eine große Zahl von Städten weitgehenden Einfluß auf das landesherrliche Münzwesen gewonnen. Sie hatten Mitaufsicht über die Prägung, dann Verpfändung und Verkauf der Münze erlangt und damit faktisch sich in den Besitz des Münzrechts gesetzt.[2]) Sie konnten nun unabhängig von willkürlichen Eingriffen ihrer Herren die Münzpolitik nach ihren Wünschen und Bedürfnissen handhaben. Dem Verlangen des Verkehrs nach Herstellung von Einheitlichkeit im Münzfuß und in der Berechnung in größeren geschlossenen Gebieten entsprachen die überaus zahlreichen Münzverträge der Städte. Dieselben fielen häufig zusammen mit ihren territorialen Bündnissen und bildeten eine Seite dieser. So war es bei den altmärkischen, den vier vorpommerschen und unter den sächsischen Städten.[3]) Auch unter den westfälischen und den süderseeischen Städten sind Ansätze zu Vereinbarungen über das Münzwesen erkennbar.[4])

---

[1]) Über diese vgl. Stieda a. a. O. auch mit technischen Erläuterungen. Vgl. Dragendorff, Die älteste Vereinbarung der Schmiedeämter der wendischen Städte, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1899 S. 190ff.; Hofmeister, Die Amtsrezesse der wendischen Städte, das. Jg. 1889 S. 201ff.; Nerger, Amtsrezeß der Klippenmacher der Städte Lübeck, Rostock und Wismar 1486, das. Jg. 1900 S. 153ff. Doch nicht bloß in den genannten beiden Gruppen zeigte sich der Trieb nach gemeinsamer Regelung, vgl. HR. 1. VII n. 673: Hildesheim bittet 1424 Braunschweig um Auskunft über die bei seinen Kannen-, Grapen- und Apengießern übliche Legierungsweise.

[2]) Vgl. i. allgem. Eheberg, Das ältere deutsche Münzwesen, i. Schmollers staats- u. sozialwiss. Forsch. II. 5. S. 83ff.

[3]) Hans. UB IV S. 101 Anm. 2; VI. n. 1100 § 9 u. Anm. 1, HR. 2. III n. 422; HR. 1. III n. 154, HR. 2. V n. 64.

[4]) Vgl. HR. 2. VI n. 241, 245, Hans. UB. IX n. 620 u. Anm. 5, HR. 3. I n. 73 § 1, 3, n. 74.

Am wichtigsten für das hansische Leben wurde auch auf diesem Gebiete die Tätigkeit der wendisch-pommerschen Städte seit dem 14. Jahrhundert. Es gehörten dieser Gruppe an einerseits die vorpommerschen Städte bis Stettin und außerdem Rostock, die den stralsundischen Münzfuß, andererseits die vier westlicheren wendischen Städte bis Lüneburg, die den lübischen hatten. Ihre Tendenzen richteten sich ebenfalls zunächst auf die Herstellung gleicher Behandlung der Hauptfragen des Münzwesens, Übereinstimmung in der Währung und im Feingehalte der Münzen, in der Silberpreispolitik u. a.[1]) Darüber hinausgehend trafen sie über die Zahlungsmittel im schonischen Verkehr Bestimmungen. 1376 und 1377 verfügten sie nämlich, daß außer dem Gelde ihres eigenen Münzverbandes der Küstenstädte von Lüneburg bis Stettin auf Schonen gestattet sein sollten noch das Geld von Salzwedel sowie Gold und englisches Geld, fremde Nachprägungen ihres eigenen aber vor allen Dingen nicht. Die Benutzung der dänischen Kupfermünze stellten sie den Kaufleuten frei.[2]) Die enge kommerzielle Verbindung der wendischen Städte mit Dänemark führte sodann, wie seinerzeit hervorgehoben, 1396 zu einer Annäherung der dänischen an die lübische Münzprägung und 1424 sogar zur Münzkonvention zwischen beiden Mächten.[3])

Auch in anderen Richtungen verbreitete sich der Einfluß der lübischen Münze über ihren engeren Herrschaftsbereich Pommern, Mecklenburg, Holstein, das Herzogtum Lüneburg[4]) und den skandinavischen Norden hinaus. 1386 gestattete der Herzog von Berg der Ravensberger Münze in Bielefeld, lübische Pfennige, wie die wendischen Städte, unter seinem Wappen zu schlagen.[5]) 1416 stellte der livländische Landmeister Reval frei, lübische Pfennige zu schlagen, wenn Dorpat dies auch tue, nur sollte in beiden Städten dieselbe Münze geprägt werden.[6])

Die lübische Münze zur Einheitsmünze für den hansischen Verkehr zu machen oder sonst eine solche herzustellen, ist von der Hanse nie ins Auge gefaßt worden. Sie war sich der völligen

---

[1]) So vgl. HR. 1. I n. 356 § 23, 374 § 11, II n. 63 § 1—5, VI n. 57 § 14.
[2]) HR. 1. II n. 120 § 3, 150 § 5, 158 § 8.
[3]) Siehe Band I S. 154, 223.
[4]) Über die Stellung Hannovers vgl. HR. 1. V n. 310.
[5]) Hans. UB. IV S. 433 Anm. 1.
[6]) Hans. UB. VI n. 81.

Undurchführbarkeit eines solchen Planes bewußt. Die Statuten, die sie 1417 und 1418 erließ, zeigten lediglich das Bestreben, dem Export von Edelmetall durch Androhung schwerster Strafen zu wehren und auch die private Einziehung von Münzen und Edelmetall zu verhindern.[1]) 1422 verkündeten die wendischen Städte als hansisches Statut, daß Münzer und Münzerknechte, wenn sie auf ungewöhnlichen Münzen tätig gewesen, nicht mehr in den Hansestädten geduldet werden sollten.[2])

Auffallend ist der Widerstand, dem das Vordringen der auch von Reichs wegen seit König Sigmund energisch geförderten Goldwährung innerhalb der Hanse begegnete. Gegen die Abschlüsse von Geschäften im Westen, z. B. über Baiensalz, wenn sie in Gold erfolgt waren, lehnten sich die livländischen Städte 1430 auf, „wente dit nen lant en is van golde in betalinge".[3]) Die vier wendischen Städte verboten in ihren Münzordnungen von 1441, 1450, 1468 Bürgern wie Gästen, in den zugehörigen Städten Geschäfte gegen Gold zu machen bei Strafe des Verlustes der Güter; nur in lübischer Mark, in Silber, sollten die Zahlungen abgeschlossen werden.[4]) Wenn sie dadurch die zunehmende Entwertung des Silbers gegenüber dem Golde aufzuhalten suchten, so täuschten sie sich. Auch ihre Bestrebungen, eine feste Relation des Goldes zum Silber, des rheinischen Goldguldens zum Schilling lübisch, herzustellen, waren erfolglos. Das Verhältnis zwischen Gold und Silber verschob sich weiter zu ungunsten des Silbers, die Kaufleute mußten sich den angedrohten Strafen zum Trotz auf höhere Wechselkurse einlassen. Die Städte selbst mußten der fortschreitenden Veränderung in ihren Kursfestsetzungen Rechnung tragen, so daß sich selbst König Christian von Dänemark 1474 darüber beim Kaiser beschwerte.[5])

Nichts wäre verfehlter als die Annahme, daß die Angehörigen der verschiedenen Hansestädte im Verkehr, Aufenthalt, Handelsbetrieb die gleichen Rechte in anderen Bundesstädten genossen

[1]) HR. 1. VI n. 398 § 7—9, 557 § 11—14.

[2]) HR. 1. VII n. 441 § 7.

[3]) HR. 1. VIII n. 767, vgl. Livl. UB. IX S. 91 Anm. 2, HR. 2. II n. 132 § 2.

[4]) HR. 2. II n. 521 § 14, III n. 676 § 8, VI n. 58 § 7, vgl. n. 56 § 17. Vgl. von Inama-Sternegg, Deutsche Wirtsch. Gesch. III. 2. S. 424 ff.

[5]) HR. 2. VI n. 56 § 18, 58 § 8—10, vgl. S. 37; VII S. 387 Anm. 2, vgl. n. 181 § 14.

hätten, wie die Bürger dieser. Dem handelspolitischen System jeder Stadt, das sie mit der Zeit immer geschlossener auszubilden versuchte gegen alle, die nicht ihre Bürger waren, wie die Hanse gegen alle, die nicht Hansen waren, entsprach es, im Handel und Verkehr bei sich den Nichtbürgern geringere Bewegungsfreiheit zu gestatten als ihren Bürgern. Mit Eifer und mit mehr oder minder weitgehendem Erfolg suchten sie, die eine früher, die andere später, Vorteile ihrer Lage durch künstliche Mittel noch zu steigern. Köln, Magdeburg, Frankfurt a. O., Thorn an den Mittelläufen der großen Ströme des hansischen Gebiets, dazu die an den Mündungen derselben gelegenen Seestädte wußten im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts einen größeren oder geringeren Zwang durchzuführen, der die Konzentration des Land- und Flußverkehrs auf ihre Märkte bezweckte. Politische Momente wurden von den Städten häufig mit Umsicht und Geschick ausgenutzt, um die nötigen Rechtsgrundlagen für ihre Stapelansprüche von ihren Landesherren zu erwerben, eine ausgedehntere, in manchen Fällen ziemlich vollständige handelspolitische Herrschaft über den Verkehr auf ihren Strömen zu begründen. Auch in kleineren geographischen Rahmen suchten Städte sich Verkehrsmonopole anzueignen. So ließ sich Lüneburg von Herzog Wilhelm von Braunschweig-Lüneburg 1367 die Herrschaft über den Ilmenauverkehr verleihen.[1]) Kleinere Städte erwarben wenigstens Niederlags- oder Transportrechte verschiedenen Umfangs. Umgehungen ihrer Rechte suchten die Städte mit Gewalt zu hindern.

Es bedeutete nicht viel, daß verschiedene Hansestädte unter einander Vereinbarungen besaßen über Schutz, Sicherheit, Vergünstigungen für den gegenseitigen Verkehr ihrer Bürger, noch daß die Angehörigen der Städte eines Territoriums wechselseitig in diesen gewisse Erleichterungen vor den landfremden Kaufleuten genossen. Gleichgestellt war der Nichtbürger in keinem Fall mit dem Bürger. Auch als Mitglied einer Hansestadt hatte er in anderen Hansestädten keinen Anspruch auf bessere Behandlung. Hamburg z. B. hielt streng darauf, daß die den Lübeckern von alters zustehenden Zoll- und Abgabenvorzüge nicht Preußen, Livländern und anderen zugute kamen, die ihre Güter als lübische daran teilnehmen lassen wollten.[2])

[1]) Hans. UB. IV n. 221.
[2]) HR. 1. VI n. 528 § 2.

Aber wenigstens in einer Richtung machte die Hanse einen Versuch, ihre Angehörigen von einem Verkehrszwang zu befreien. Sie zog 1412 in Erwägung, daß es hansischen Kaufleuten unverwehrt sein sollte, die von ihnen in einen hansischen Hafen eingeführten Waren, die sie dort nicht loswerden konnten, beliebig nach andern Märkten wieder auszuführen oder zu versenden.[1]) Doch kam es weder damals noch später zu einem entsprechenden Beschluß. Und während sie den Nichthansen den Ankauf von Schiffen in Hansestädten verwehrte, suchte die Hanse ihren Angehörigen die Freiheit desselben in allen Städten des Bundes im Gegensatz zu den preußischen Städten zu sichern.[2]) Der Weg, den sie damit einzuschlagen versuchte, wurde später nicht mehr von ihr betreten. Die verschiedentlich innerhalb der Hanse aufgestellte Behauptung, daß ein hansisches Statut die Belangung von Angehörigen einer Hansestadt in andern Städten des Bundes außer wegen eigener Verfehlungen verbiete, wurde von Köln wiederholt bestritten. Ein derartiges Statut ist auch nicht bekannt.[3])

Was beim Zusammenwachsen des hansischen Bundes an einzelstädtischen Verkehrsordnungen, Abgaben usw. bestanden hatte, wurde vom Bunde nicht angefochten. Gegen neue oder erhöhte Abgaben in einer Bundesstadt, auch wenn dieselben für die dem Verkehr allerdienlichsten Einrichtungen erhoben wurden,[4]) regte sich zwar der Widerspruch der in erster Linie davon Betroffenen, aber die Hanse trat ihnen auch nur sehr zögernd, wenn überhaupt, entgegen.

Lüneburg und die anderen sächsischen Städte mußten den Kampf gegen den Verkehrs- und Niederlagezwang, den Hamburg seit dem zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts für den Elbhandel konsequent durchführte, doch aufgeben und sich fügen. Auch ihren selbständigen Seeverkehr über seinen Hafen hinaus suchte Hamburg später mit Erfolg zu unterdrücken.[5])

---

[1]) HR. 1. VI n. 68 A § 52.

[2]) Vgl. oben S. 380.

[3]) Vgl. Hans. UB. VIII n. 668 Anm. 3, 1138a § 4, IX S. 8 Anm. 4.

[4]) Man denke an den Werkzoll sowie das Tonnen- und Bakengeld in Hamburg, an das Pfahlgeld in Lübeck, vgl. oben S. 345, 363, 364 Anm. 1. Doch darf nicht übersehen werden, daß das Mißtrauen in diese Abgaben insoweit nicht unberechtigt war, als sie z. T. sehr bedeutende Überschüsse für die Stadtkasse brachten.

[5]) Vgl. Hans. UB. V n. 1143, VI n. 5, 123; vgl. oben S. 122 f.

Und selbst Lübeck gelang es nicht, die alte aus der Kolonisationszeit herstammende Freiheit des hansischen Handels in den Städten Preußens und Livlands im 15. Jahrhundert zu bewahren. Aus dem Verkehr dort über die Küstenstädte hinaus ins Binnenland wurden die überseeischen Hansen verdrängt, wie die Nichthansen durch die hansische Politik davon ferngehalten wurden. Und am Orte selbst wurden sie der Vorzüge der Handelsfreiheit mit andern Gästen, des Kleinhandels und anderer Vorteile später ebenfalls beraubt und damit auf eine Stufe mit den Nichthansen hinabgedrückt.[1])

Auch bei anderen Zusammenstößen zwischen Hansestädten blieb der Sieg gewöhnlich auf seiten der angreifenden. Zwar bedrohte die Hanse 1434 Stade mit ihrem Unwillen wegen eines ungewöhnlichen Zolles und vereinigten sich die wendischen Städte 1442 gegen Stettin, als dieses u. a. anscheinend seinen Stapelzwang verschärfte, mit dem Verlangen, daß es sich deswegen verantworte.[2]) Es verlautet nichts weiter darüber. Auch als Stettin seit 1458 mit Gewalt die Stargarder seinem Stapelzwang unterwerfen wollte, gelang es Stargard zwar, die Hanse für seine Sache zu interessieren. Aber ihre Haltung blieb höchst zurückhaltend, auch die anderen pommerschen Städte wiesen ein Schiedsrichteramt in dem Streit zurück. Stettin setzte seinen Willen durch um so mehr, da die Wolgaster Herzöge 1467, um sich in dem bevorstehenden Kampfe gegen den Kurfürsten von Brandenburg der Hilfe ihrer Hauptstadt zu versichern, Stettin jenes umfassende Stapelprivileg verliehen, das auch den Seeverkehr der Stargarder seinem Niederlagezwang unterwarf.[3])

Doch zwangen Lübeck und Hamburg mit Hilfe des Dänenkönigs 1473 Lüneburg zur Aufhebung eines neuen Salzzolls wenigstens für ihre Bürger,[4]) während das gleiche Begehren der sächsischen Städte keine Erfüllung fand.

Umsonst waren im Westen 1448 die heftigen Proteste, die von süderseeischen, rheinischen und westfälischen Städten gegen Kampen erhoben wurden, um es an der Erbauung einer Ysselbrücke zu

---

[1]) Vgl. oben Band I S. 98ff., II S. 257ff., 265.

[2]) HR. 2. I n. 321 § 37, II n. 565 § 1.

[3]) Hans. UB. VIII n. 728, 730, 750, 776, 779, HR. 2. IV n. 689, 694.

[4]) Vgl. oben S. 225.

hindern, umsonst auch die lebhafte Agitation, die Deventer entfaltete, um Lübeck und die Hanse zum Eingreifen zu bewegen.[1])

Eher noch nahm die Hanse Stellung, wenn es sich um Zollerhöhungen durch Landesherren handelte.[2])

Während die Hanse den engen Zusammenschluß ihrer Mitglieder vermittelst eines vorzüglichen Systems von Satzungen den Nichthansen gegenüber anstrebte, ließ sie andererseits innerhalb ihres Mitgliederkreises den gegenseitigen Konkurrenzkämpfen im wesentlichen freien Spielraum. An vielen und wichtigen Stellen innerhalb der Hanse trat im Laufe der Zeit sogar eine Verschlechterung der Verkehrsbedingungen für die anderen Hansen ein, ohne daß der Bund energisch oder überhaupt nur Stellung dazu genommen hätte.

Die See war die Hanse in der Lage zu beherrschen, ihren Seeverkehr zu sichern. Für den Verkehr im heimatlichen Binnenland zu sorgen stand nicht entfernt im selben Verhältnis in ihrer Macht. Der Seeverkehr war ein wichtiges Moment für die Einigung der Städte zur Hanse, der binnenländische Verkehr nicht.

Die Unsicherheit auf dem Meere wurde von der Hanse oft auf gemeinsamen Beschluß und gemeinsame Kosten bekämpft, der Seeverkehr ebenso gesichert. Auch die Beseitigung oder doch Beschränkung des Strandrechts war eine hansische Angelegenheit. Anders stand es mit der wesentlich größeren Unsicherheit des Binnenverkehrs und den entsprechenden Bedrückungen desselben durch das Grundruhrrecht auf den Landstraßen und Flüssen.

Denn die Unsicherheit war arg fast überall, wohin man den Blick richten mag. Das Übel der adligen und nichtadligen Wegelagerei scheint sich im 15. Jahrhundert noch verschlimmert zu haben. Auch Fürsten standen demselben gelegentlich durchaus nicht fern. Die mannigfachen adligen und fürstlichen Fehden vermehrten die Unsicherheit und das beutelustige Gesindel noch beträchtlich. Es sei nur hingewiesen auf die erdrückende Fülle von Räubereien, in die das Braunschweiger Fehdebuch für die Jahre 1377—1388 einen Einblick tun läßt, sowie auf die Aufzeichnungen des lübischen Protonotars Johann Wunstorp, die für die Jahre 1477—1483 alle Straßenräubereien dort angeben. Und

[1]) HR. 2. III S. 335f., n. 408—413.

[2]) Vgl. HR. 1. IV n. 197, VI n. 446 § 27.

in beiden Fällen bezog sich die Statistik nur auf räumlich eng begrenzte Gebiete.[1]) Es geht aus diesen Aufzeichnungen aber zugleich hervor und gilt für die entsprechenden Bestrebungen anderer Städte zur Befriedung der Straßen zum Teil noch mehr, daß die Bemühungen Lübecks, dem Unwesen gebührend zu begegnen, häufig genug durchkreuzt wurden, indem die benachbarten Fürsten für gefangene adlige Verbrecher sich verwandten.

Es war das nächstliegende Interesse jeder einzelnen Stadt, für den Frieden der Straßen und die Bekämpfung von Verkehrsbedrückungen in ihrem engeren Umkreise zu sorgen mit Rücksicht auf die eigene Kaufmannschaft und auf den Verkehr der Fremden, den sie nicht missen mochte. Und die einzelnen Städte sind denn auch in reichem Maß hierin tätig gewesen. Sie schufen sich auch bestimmte ständige Einrichtungen für die Befriedung der Straßen. Der unmittelbaren Verfolgung von Räubern dienten die Ausreitervögte mit ihren Knechten.[2]) Sie fesselten ferner mächtige Adlige der Nachbarschaft und Territorialfürsten, durch deren Gebiet wichtige Straßen ihres Verkehrs führten, durch jährliche Geschenke an sich, nahmen solche auch als Edel- oder Außenbürger in ihre Bürgerschaft auf, wodurch diese gegen Entschädigung die Pflicht des Schutzes der Stadt und ihrer Bürger übernahmen.[3]) Sie schlossen außerdem mit Fürsten, Herren und Landgemeinden Verträge in großer Zahl ab über Handelssicherheit und Geleit, über die Größe der Zölle und die Anzahl der Zollstätten, über die Aufhebung des Grundruhrrechts und andere Erleichterungen des Verkehrs.

Und diese Friedenstätigkeit und Verkehrsfürsorge innerhalb begrenzter Gebiete betrachteten namentlich als eine Hauptaufgabe die überaus zahlreichen, immer wieder erneuerten oder neugebildeten Verbindungen der durch gemeinsame wirtschaftliche und

[1]) Städtechron. 6 S. 25—120, Bruns i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1902 S. 205 ff.

[2]) Vgl. z. B. Lüb. UB. V n. 389, VIII n. 255, Sudendorf, Urk. B. der Herzöge von Braunschw. u. Lüneb. VIII n. 224, Töppen, Elbinger Antiquit. S. 87, 207, 254, Koppmann, Kämm. Rechn. d. St. Hamburg I S. CII, III S. CXXXIV.

[3]) So zahlte Lübeck 1410 dem Herzog von Lauenburg jährlich eine Summe, damit er den Frieden auf seinen Straßen aufrecht erhielt; Köln stand durch das zweite Mittel in Verbindung mit großen und kleinen Herren seiner Nachbarschaft, u. a. mit dem Herzog von Jülich; Knipping, Ein mittelalt. Haushalt usw. i. Beitr. z. Kunde Kölns u. der Rheinlande S. 142 f. Übrigens ernannte Kampen um seiner Handelsbeziehungen willen 1350 König Eduard III v. England zu seinem Ehrenbürger, Hans. UB. III S. 81 Anm. 1.

politische Interessen einander nahestehenden Städte. Zum selben Zweck beteiligten sie sich an den mannigfachen Landfriedensbündnissen zusammen mit den Fürsten. Und häufig griffen die Städte einzeln oder in Bündnissen zum Schwert, um Raubnester zu überwältigen und auch Fürsten zum Friedenhalten zu nötigen.

Aber wie der Seefahrer dem Spiel der Wellen und Winde, so war auch der binnenländische Reisende unberechenbaren Zufälligkeiten ausgesetzt. Vor allem war der schlechte Zustand der Straßen selbst eine Gefahr. Daß für ihre Instandhaltung etwas geschah, ist nicht bekannt. Kunstbauten von Landstraßen gab es nicht und allerhöchstens in der Nähe größerer und verkehrsreicherer städtischer Zentren waren sie besser gehalten, während in den Städten selbst die Pflasterung wenigstens der Hauptstraßen im 15. Jahrhundert mehr und mehr üblich wurde. Größere Aufmerksamkeit wurde den Brückenbauten[1]) und der Erhaltung ihrer Benutzbarkeit von den daran interessierten Städten oder von den Landesherren zugewandt. Ihr Verfall wäre ein absolutes Verkehrshindernis gewesen. Mit den Landstraßen mochten sich die Frachtwagen abfinden, so gut es eben ging.

Der Zustand der Straßen machte den Landtransport zeitraubend[2]) und teuer. Geleitsgelder, Zölle und andere Kosten

[1]) Eine Weserbrücke bei Bremen erwähnt 1361, Brem. Gesch. Qu., hg. A. Lappenberg. S. 106: eine Oderbrücke bei Küstrin 1390, Hans. UB. IV n. 1038; die Erbauung einer Weserbrücke bei Hameln 1391, Döbner i. Ztschr. d. hist. Vereins f. Niedersachs. 1880 S. 285f.; eine „herrliche" Steinbrücke bei Minden wurde 1404 vom Eisgang weggerissen, Korner S. 100 § 773; in Magdeburg gab es im Anf. des 15. Jhs. keine vollständige Brücke über die Elbe, Städtechron. 7 S. 303, 312, 359 u. a.; in Thorn ließ der Hochmeister 1433 eine Brücke über die Weichsel bauen, damit auch bei Eisgang der Verkehr seinen Fortgang nehmen könne, Österreich i. Ztschr. d. westpreuß. Gesch. V. 28 S. 44; Kampen baute 1448 eine hölzerne Brücke über die Yssel mit einem Kostenaufwand von 13 675 rhein. Gulden, HR. 2. III S. 335f. u. die Anm., Kamper Chroniken I S. 11: Deventer 1482 eine Brücke über die Yssel, Moonen, korte Chronyke der stad Deventer, S. 42.

[2]) Mir ist keine Notiz über die durchschnittliche Geschwindigkeit des damaligen Frachtwagenverkehrs aufgefallen. Die Schnelligkeit der Beförderung von Briefen gibt natürlich keinen Maßstab dafür, ich setze aber einige Angaben über diese, die dem 15. Jh. angehören, hierher: von Dorpat nach Nowgorod 9 Tage, von Narwa nach Nowgorod 7, von Dorpat nach Reval 4, von Krakau nach Thorn 4—5, von Lübeck nach Marienburg 14, nach Nürnberg 9—11, nach Frankfurt 16, nach Kampen 8, nach Brügge 10.

verteuerten ihn noch mehr. Der steigende Export von Massengütern aus Binnendeutschland bevorzugte daher unter allen Umständen den Seeweg und, um vom Ursprungsgebiet zur See zu gelangen, wie umgekehrt die Rücksendungen möglichst die Wasserstraßen. So wurden diese in weitestem Umfang und auch mit den kleinsten Beförderungsmitteln ausgenutzt. Selbst die kleinsten Flüsse belebte der Verkehr.[1]) Und dazu wurde durch die Herstellung von Kanälen, Schleusen, Flußkorrekturen doch verhältnismäßig viel geleistet, um die Wasserwege noch zu vermehren oder ihre Brauchbarkeit zu erhöhen. Unter ihnen waren diejenigen Werke, die das holsteinisch-lauenburgisch-westmecklenburgische Gebiet, die Verbindung zwischen der Elbe und Ostsee, ins Auge faßten, von eminent hansischer Bedeutung, vor allem der Delvenaukanal, die 1390—1398 geschaffene Verbindung zwischen Elbe und Trave.[2]) Vergeblich allerdings haben Lüneburg und Wismar in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts eine billigere Verbindung miteinander in Gestalt eines Kanals von Wismar zur Elbe projektiert.[3]) Auch der von Hamburg bei Lübeck 1448 angeregte Bau einer Verbindung zwischen Alster und Beste, Elbe und Trave, wurde nur in Angriff genommen, im Mittelalter aber nicht mehr fertiggestellt.[4])

In den angrenzenden niedersächsischen Landen waren Braunschweig, Hannover, Lüneburg in scharfer Rivalität unter einander tätig an der Herstellung und Verbesserung von Wasserwegen. Den Wasserstand seines eigenen Flusses, der Ilmenau, gedachte Lüneburg 1392 durch künstliche Mittel zu erhöhen.[5]) Schon 1367 ließ es sich vom Herzoge die Zusage erteilen, daß im ganzen Lande keine Schiffahrtswege angelegt werden dürften, durch die namentlich Hannover und Braunschweig in Schiffahrtsverbindung mit anderen Gegenden gesetzt werden und einen Export von Getreide und anderen Waren auf solchen Wegen entwickeln könnten.[6]) Von beiden Städten wurde anscheinend bereits derartiges geplant. Hannover wünschte die Leine zu einem Schiffahrtswege zu machen,

[1]) Vgl. auch Schäfer, Hansestädte, S. 200ff.

[2]) Vgl. Band I S. 139f, 260.

[3]) Vgl. Band I S. 258.

[4]) Vgl. Junghans i. Jbb. f. d. Landeskunde der Herzogtümer 7 S. 336f., Pauli, Lüb. Zustände, II S. 75, Lüb. UB. IX n. 313, 778, 905 u. a.

[5]) Hans. UB. V n. 51.

[6]) Hans. UB. IV n. 221.

um eine direkte Wasserverbindung mit Bremen und der See zu gewinnen. Die territorialpolitischen Verhältnisse im Herzogtum waren 1371 seinen Wünschen günstig. Bremen spornte in wohlverstandenem eigenem Vorteil Hannover an. Braunschweig suchte dieselbe Gelegenheit zu benutzen, um die Erlaubnis zur Anlegung einer Schiffahrtsstraße durch die Ocker zur Weser zu erlangen. Das unbedeutendere Hannover war erfolgreich in seinem Streben. Die Versuche Braunschweigs aber scheiterten jahrzehntelang am Widerstande Lüneburgs wie andererseits Magdeburgs, die beide auf die Vorteile nicht verzichten wollten, die ihnen der erhebliche Verkehr der Braunschweiger an ihren Plätzen gewährte.[1]) Beide Städte schlossen sogar, als Braunschweig seine Bestrebungen erneuerte, 1439 ein Bündnis mit einander zur Bekämpfung derselben. Lüneburg rief den Herzog an. Braunschweig mußte sich 1440 gegen beide Städte verpflichten, die angefangenen Arbeiten sieben Jahre lang ruhen zu lassen.[2]) Erst als gemeinsame politische Nöte 1459 die sächsischen Städte zu enger Vereinigung zwangen, setzte Braunschweig die Anerkennung seines Wasserweges durch die Ocker nach Bremen, wenngleich mit Einschränkungen im Hinblick auf den Güterverkehr, durch.[3]) Und nun ging Braunschweig sofort daran, durch Schleusenbauten den Wasserstand der Ocker zu verbessern.[4]) Die Rivalität dieser vier politisch sonst eng verbundenen Städte in wasserwirtschaftlichen Fragen ist aber zugleich eine sehr bezeichnende Illustration für die zuvor schon berührte geringe Eintracht der Hansestädte untereinander in wirtschaftlichen Fragen.

Auch andere Städte, wie Herford und Soest, suchten, jene durch Regulierung der Werre ihre Wasserstraße zur Weser nach Mitte des 15. Jahrhunderts zu verbessern, diese durch Kanalisierung der Ahse Zusammenhang mit der Lippeschiffahrt zu gewinnen.[5]) Auf die beträchtlichen Kanalbauten in den Niederlanden braucht nur hingewiesen zu werden. Auf der anderen Seite des hansischen

[1]) Zur Wertschätzung der Braunschweiger in Magdeburg vgl. z. B. Städtechroniken 7 S. 307.

[2]) Hans. UB. VI n. 791, HR. 2. II n. 298, 403.

[3]) HR. 2. III S. 513, Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 214f., Hans. UB. VIII n. 803, 821, 822, 826, 1032, 1044.

[4]) Hans. UB. VIII S. 515 Anm. 2, n. 832, vgl. i. allgem. Stein, Beiträge usw., S. 23ff.

[5]) Hans. UB. VIII S. 364 Anm. 2, Stein, Beiträge usw., S. 23.

Gebiets widmete der Orden als Landesherr in Preußen den Wasserwegen eine kluge Fürsorge. Hier war besonders die Kanalisation der Deime, des wichtigsten Mittel- und Verbindungsgliedes zwischen den Stromgebieten des Niemen einerseits, des Pregel und der Weichsel andererseits von hoher Bedeutung für den Binnenverkehr. Diese Straße wurde unter Hochmeister Michael Küchmeister 1418 durch die Erbauung eines neuen Grabens, die Erweiterung und Vertiefung und die Einrichtung von Schleusen an den vorhandenen Wasserläufen noch wesentlich leistungsfähiger gemacht.[1])

Der Gütertransport auf den Flüssen lag sicherlich an mehr Stellen, als sich nachweisen läßt, in den Händen besonderer Genossenschaften. Wahrscheinlich war eine solche, die den Verkehr zwischen Berlin und Hamburg vermittelte, die im 14. Jahrhundert erwähnte gylde nautarum in Berlin.[2]) In Hamburg selbst gab es eine St. Jakobsbruderschaft der elbaufwärts fahrenden Schiffer im 15. Jahrhundert.[3]) Sicher dürfte es auch in Magdeburg eine Gesellschaft der Flußschiffer gegeben haben, wohl auch in Lüneburg und anderen Plätzen. Die Stapelrechte und der Besitz eines wichtigen Exportartikels sicherten solchen Gesellschaften ein gutes Bestehen.

Besonders bemerkenswert war die Organisation der Weichselschiffahrt in Preußen. Hier wurde sie durch die politische Einheit der Strombeherrschung zu einer hohen Entwicklung gebracht. Sie umschloß die Flußschiffer aller Weichselstädte, aber innerhalb dieser Gesamtheit bestanden als besondere Gruppen die Bordingführer von Danzig, Kulm, Thorn, Graudenz, Schwetz, jede unter Älterleuten, während die Gesamtheit unter Ältesten stand. Der Orden nebst den großen Weichselstädten beaufsichtigte den Betrieb der Weichselfahrer. Beide zusammen erließen 1375 zum ersten Male ein Statut, das die Verhältnisse der Schiffsmannschaft zum Schiff und zur Ladung in verschiedenen Richtungen regelte, ähnlich wie es die städtischen und hansischen Seerechte auch taten.[4]) Als

[1]) Hirsch, Danzig, S. 161 f., Voigt, Gesch. Preußens, VII S. 337 f.

[2]) Vgl. oben S. 425 Anm. 7.

[3]) Rüdiger, Hamb. Zunftrollen, S. 234 ff.

[4]) Hans. UB. IV n. 493, erneuert und etwas erweitert 1385, HR. 1. III n. 185, vgl. II n. 297 § 10. Klage über mangelnde Fürsorge und Unredlichkeit gegenüber den anvertrauten Gütern das. III n. 431 § 11, 439 § 8. Das Statut ist später durch mannigfache Zusätze ergänzt, zum Weichselfahrerrecht ausgebaut worden. Vgl. Küchmeisters Weichselfahrerordnung 1416, Töppen,

geschlossene soziale Gruppe begegnen die Weichselfahrer zuerst 1390. Sie ordneten damals die Erhebung von Beiträgen für ihre gemeinsamen gottesdienstlichen Angelegenheiten durch Aushängung von Sammelbüchsen an.[1]) Zu ihrem Seelgerät mußte jeder Weichselfahrer gehören, sie legten sich ein Monopol der Schiffahrt auf dem preußischen Teile des Stroms bei, und die preußischen Städte nötigten den Verkehr durch Statuten, sich ihrer für die Verschiffung von Waren stromauf und -ab zu bedienen. Über Thorn hinaus zu verkehren, auf der polnischen Seite anzulegen war ihnen verboten.[2]) Der Orden behielt sich für den Bedarfsfall ein Vorrecht auf ihre Schiffe und Dienste vor.[3])

Wie die Hanse als Gesamtheit den Angelegenheiten des binnenländischen Verkehrs doch nicht ganz fern blieb, so hatte sie auch Zusammenhang mit den Fragen des Landstraßenfriedens. Der Lüneburger Hansetag 1412 erweiterte das Verbot der Hegung und Hausung von Seeräubern und des Handels mit ihnen auf die Straßenräuber.[4]) Von Roermond und Arnheim verlangte die Hanse 1441, als sie ihrer Gemeinschaft beitraten, daß sie zusammen mit Nymwegen und Zütfen die Beschirmung der Straßen in ihrer Nachbarschaft nach allem Vermögen sich angelegen sein ließen.[5]) Und wie die Hanse im Laufe der Zeit immer mehr ihre Fürsorge auf die verschiedensten Gebiete und Tätigkeitsfelder ausdehnte und in ihren Städten das Bewußtsein immer deutlicher wurde, daß sie die oberste anordnende und leitende Behörde sei, so wurde von diesen auch vorausgesetzt, daß die Sicherheit des Verkehrsfriedens im deutschen Binnenland überhaupt mit zu den Aufgaben der Hanse gehöre. Wiederholt wurde von verschiedenen Seiten innerhalb der Hanse dieser Auffassung im späteren 15. Jahrhundert Ausdruck gegeben. Und auch der Glaube fehlte nicht, daß die Hanse die

---

Akten, I n. 215, vgl. n. 286 § 44—56, im wesentlichen eine Erneuerung derselben durch Hochm. Ludwig von Erlichshausen 1452 das. III n. 180.

[1]) Hans. UB. IV n. 1015, vgl. Hirsch, Danzig, S. 268ff.

[2]) HR. 1. VIII n. 92 § 3, 125 § 5, 126 § 3, HR. 2. II n. 96 § 4, 193 § 5, 319 § 6, 515 § 12, III n. 154 § 8, 10, 320 § 7.

[3]) Jedoch, wie auch die Hansestädte gegenüber ihren Seeschiffen, vorausgesetzt, daß sie gerade noch nicht befrachtet waren, HR. 2. II n. 562 § 27. Über ein Verbot des Schiffsverkaufs an Polen vgl. oben S. 381 Anm. 1.

[4]) HR. 1. VI n. 68B § 34.

[5]) HR. 2. II n. 439 § 2.

Macht habe, dem Straßenraub zu steuern durch gemeinschaftliches Vorgehen, daß sie jedoch die Kosten scheue.[1])

Das Verhältnis der Hanse zum Verkehr und Frieden auf den Straßen des deutschen Binnenlandes leitet hinüber zu der Frage nach der Machtstellung der Hanse innerhalb der Heimat und gegenüber den verschiedenen Gewalten dort.

[1]) HR. 2. V n. 395.

III. Die Hanse und das Reich.

Als auf dem Reichstage zu Frankfurt 1344 Kaiser Ludwig der Baier sich an die Vertreter der Städte um Unterstützung in Sachen des Reiches gegen das Papsttum wandte, gaben diese die Erklärung ab, daß die Städte angewiesen seien auf das Kaisertum, daß dessen Schwächung für sie selbst Vernichtung bedeute.[1]) Es handelte sich hier um die zahlreichen Reichsstädte Oberdeutschlands. Niederdeutschland, die Hanse, besaß deren nur drei, Lübeck, Dortmund[2]) und Goslar: Mühlhausen und Nordhausen waren für die Hanse bedeutungslos. Alle anderen hatten Landesherren über sich.

In immer sich steigerndem Streben nach Selbstregierung hatte die große Mehrzahl der niederdeutschen Städte alle politischen und finanziellen Verlegenheiten ihrer Herren und ihrer Territorien benutzt, um eine weitgehende Unabhängigkeit von ihren Herren zu erlangen. Die Rechte dieser über sie, oft selbst die wichtigsten, hatten die Städte ihnen abgekauft, als Pfand abgenommen, mit Gewalt abgetrotzt. Sie hatten das landesherrliche Schloß, den wichtigsten militärischen Punkt, an sich gebracht, auch die Erlaubnis zur Niederreißung desselben erwirkt, Befreiung von Heeresfolge und selbst von Geldbeiträgen dazu durchgesetzt,[3]) die Zusage erlangt, daß innerhalb eines bestimmten Umkreises Befestigungen nur von ihnen selbst angelegt werden durften. Sie hatten sich mit Erfolg vielfach losgelöst von der Gerichtsgewalt ihrer Herren. Sie hatten diesen den Eintritt in ihre Mauern durch Bedingungen erschwert,

[1]) Böhmer, fontes IV S. 230.

[2]) Zum reichsstädtischen Zusammenhangsgefühl zwischen beiden vgl. HR. 1. I n. 213, 226, 228.

[3]) Vgl. Tratzigers Chronika, S. 145, Koppmann, Hamb. Kämm. Rechn. II S. 81: Bewilligung an den Herzog 1449 non ex debito sed ex amicicia.

manche den gänzlichen Verzicht ihrer Herren auf das Betreten der Stadt erreicht. Die Huldigung war an die Bedingung geknüpft, daß jeder neue Landesherr zuvor die Privilegien der Stadt genehmigen müsse, und daraus ergab sich das weitere Recht, daß im andern Fall oder bei Verletzung der Freiheiten durch den Herrn die Stadt bewaffneten Widerstand leisten oder sich geradezu einen andern Herrn erwählen durfte.

Und dazu kam als eine andere Art Machterweiterung der Erwerb eines in vielen Fällen sehr umfangreichen Landbesitzes. Weiden, Ackergüter, Waldungen, Steinbrüche, Mühlen, Dörfer, Burgen zum Schutz der Straßen und der reisenden Kaufleute wurden erworben, auch das Recht, zum selben Zweck Befestigungen draußen anzulegen.[1]) Wirtschaftliche und militärische Erwägungen waren für diese Politik der Städte bestimmend. Braunschweig z. B. nahm im 14. Jahrhundert ein Übermaß finanzieller Lasten auf sich durch den Besitz zahlreicher militärischer Stützpunkte und mußte den größten Teil derselben bald wieder aufgeben. Es bevorzugte später die Erwerbung ertragfähigen Landbesitzes.[2]) Für Bremen kam die Zeit ausgedehnten Zuwachses an Landbesitz erst nach 1366, nach seinem Sieg über seinen Erzbischof.[3]) Und zu dem kommunalen Landbesitz der Städte kam noch der oft sehr bedeutende Eigenbesitz ihrer begüterten Familien im nähern Umkreise der Städte hinzu.[4])

So standen die größeren niederdeutschen Städte ihren Landesherren in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts durchweg in einer mächtigen Stellung gegenüber. Nur der Orden in Preußen hatte sich eine ganz wesentlich größere Macht über seine Städte bewahrt. Ihre Stellung war nicht entfernt so frei wie die ihrer westlicheren hansischen Genossinnen. Hier war den Fürsten großenteils nicht viel mehr als der leere Titel der Oberhoheit über die Städte verblieben.

---

[1]) Vgl. f. Dortmund Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. 86 f., über das Landgebiet Hamburgs Koppmann i. Kämm. Rechn. I S. LXXXVIff., III S. LXXXVff., für Breslau Wendt, Breslaus Streben nach Landbesitz im 16. Jh., i. Ztschr. d. V. f. Gesch. Schles. 32 S. 215 ff.

[2]) Dürre, Gesch. der St. Braunschweig, S. 348 ff.

[3]) von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 234 ff.

[4]) Vgl. i. allgem. Sartorius, Gesch. d. hanseatischen Bundes I S. 43, II S. 200 f., Gengler, Stadtrechtsaltertümer, S. 297 ff.

Dennoch zeigt sich kein zielbewußtes Streben, sich auch dieser letzten Fesseln zu entledigen, durch die sie mit ihren Herren und mit dem Territorium politisch verknüpft waren. Oft genug hatten sie das Schauspiel vor Augen, wie die oberdeutschen Reichsstädte in Kriegen mit den Fürsten lagen, von denen sie auf allen Seiten feindlich umgeben waren. Als Reichsstädte half ihnen gegen Gewalt niemand, von den Kaisern wurden sie ausgenutzt, wie es die jeweiligen politischen Verhältnisse im Reich mit sich brachten, im Stich gelassen von der einzigen Macht, bei der sie auf Schutz rechnen mußten. Als Landstädte waren sie dem Reiche zu nichts direkt verpflichtet, befanden sie sich da in jeder Hinsicht viel wohler, auch wenn ihnen und der Hanse durch die Politik ihrer Herren im In- und Auslande nicht selten Verlegenheiten erwuchsen. Es mußte den niederdeutschen Städten als das Vorteilhafteste erscheinen, das große Maß erreichter Unabhängigkeit zu hüten, den Deckmantel der Territorialhoheit ihrer Herren nicht abzuwerfen.

Nur bei ganz wenigen Städten läßt sich ein bewußtes Streben nach reichsunmittelbarer Stellung nachweisen oder wahrscheinlich machen. Schon 1368 klagten die holsteinischen Landesherren Hamburgs beim Kaiser, daß die Stadt ihnen nicht huldigen wolle. 1375 soll sie den Kaiser Karl IV. anläßlich seiner Anwesenheit in Lübeck direkt um Verleihung der Reichsfreiheit gebeten haben. Dieser wies sie 1377 wenigstens an, den Grafen als Erbherrn zu gehorchen. Später in diesem Zeitraum erneuerte Hamburg das Streben nach äußerlich anerkannter Reichsfreiheit nicht.[1]) Bei Bremen zeigte sich in verschiedenen Richtungen seit Anfang des 15. Jahrhunderts, selbst durch figürliche Hinweise an öffentlichen Bauten, das Bestreben, die dem Erzbischof abgerungene faktische Freiheit als Reichsfreiheit auszulegen.[2]) Besonders großen Eifer, den Reichsstädten sich anzugliedern, entfaltete nur Köln. Doch blieben die Erzbischöfe im Besitz des Hochgerichts, und Köln huldigte ihnen

[1]) Tratzigers Chronika, S. 92, Quellenslg. f. schlesw.-holst.-lauenb. Gesch. I S. 82f., Urk. Slg. f. schlesw.-holst.-lauenb. Gesch. II n. 255. Die Nachricht über das Umwerfen des Rolands wegen der Nichtgewährung obigen Gesuchs ist unrichtig, auch später verzeichnen die Hamb. Kämm. Rechn. fast alljährlich Posten über das Anmalen desselben, z. B. I S. 470; 1510 wird Hamburg von Kaiser Maximilian und den zu Augsburg versammelten Reichsständen für eine uralte Reichsstadt erklärt, HR. 3. V S. 734 Anm.

[2]) Von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 258ff., 280.

jedesmal. 1461 erklärte es sich trotzdem für eine seit vielen hundert Jahren freie Reichsstadt.[1]) Die Landesvereinigung 1463 beschwor es nicht, wie die anderen Städte des Erzstifts, weil es keine erzbischöfliche, sondern eine Reichsstadt sei. Die erfolglose burgundische Unternehmung gegen die Freiheit der Stadt hatte zur Folge, daß Kaiser Friedrich III. Köln 1475 ausdrücklich für eine Reichsstadt erklärte. Auch von den Hansestädten wurde es 1476 als ehrliche alte Reichsstadt bezeichnet.[2])

Die Gesichtspunkte, von denen die Städte im allgemeinen bei der Teilnahme an Reichsangelegenheiten, an Reichstagen geleitet wurden, waren gewöhnlich die, Lasten abzuwehren, die ihnen, freilich auch den anderen Ständen, Opfer für die Allgemeinheit auferlegen wollten. Insbesondere widerstrebten sie der Aufstellung von Steuer- und Mannschaftsanschlägen. Sie fürchteten dadurch zur zahlenmäßigen Offenbarung ihrer Macht genötigt werden zu können. Diese zu verschleiern war ein politisches Dogma bei ihnen, denn sie wurde von seiten ihrer fürstlichen Widersacher hoch eingeschätzt; wie der lübische Rat einmal von der Macht Lübecks bemerkte: höher als sie in Wirklichkeit war.[3]) Bei Beratung und Beschließung der großen politischen Maßnahmen auf den Reichstagen haben die Städte Deutschlands nicht oder wenigstens nicht fördernd mitgewirkt. Ihre Haltung zeichnet sich aus durch Mangel an großen Gesichtspunkten, auch Mangel an Interesse gegenüber den Fragen des Reichs.

Ihre weitgehende politische, militärische, rechtliche Selbständigkeit diente den Städten Niederdeutschlands in der Hauptsache nur dazu, ihre wirtschaftlichen Aufgaben und Absichten zu befriedigen. Die Bündnisse, welche von ihnen in kleineren und größeren Verbänden

[1]) HR. 2. V n. 125, 126.

[2]) HR. 2. V n. 125, 126, VII n. 339 § 2, Städtechroniken 14 S. CXCI u. Anm. 1, CXCIII, CXCVI, vgl. S. 908. — Auch das Recht, Goldmünzen zu prägen, kein zuverlässiges Zeichen reichsstädt. Stellung; Lübeck besaß es seit 1341, Köln erhielt es 1474, Städtechron. 14 S. CXCVII, Hamburg 1475. HR. 2. VII S. 480 Anm. 1. — Unrichtig ist, daß als Reichsstadt gegolten habe jede Stadt, die in Reichsmatrikeln, z. B. 1422, 1431, angeschlagen wurde, oder die zu Reichstagen eingeladen wurde, oder solche besandte. Häufig genug sind Lübeck „und alle Hansestädte“ eingeladen worden, und als gelegentliche Besucher finden sich im 15. Jh. außer den bekannten hansischen Reichsstädten und Köln auch Hamburg, Göttingen, Lüneburg, Magdeburg, Berlin, Frankfurt a. O., Breslau, Herford, Münster, Halle, Braunschweig und wahrscheinlich auch andere.

[3]) Städtechron. 26 S. 402 § 50.

so überaus zahlreich geschlossen wurden, um jene Autonomie zu verteidigen und zu sichern, sowie die hansischen Bündnisbestrebungen hatten daher als letztes und höchstes Ziel ebenfalls im Auge, die ungehinderte Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen für ihre Mitglieder zu erzielen.

Jedoch die goldene Bulle Karls IV. 1356 erklärte nur die Vereinigung von Städten und Fürsten zu gemeinschaftlicher Wahrung des Landfriedens bestimmter Gebiete für erlaubt, alle sonstigen Verbindungen, vor allem die Bündnisse der Städte unter sich zu irgendwelchen Zwecken, für verboten. Auch die hansische Verbindung fiel, wie andere reine Städteverbindungen, unter dies Verbot. Das fühlten auch die Städte selbst. 1393 wandten sich Göttingen und Lüneburg an das Reichshofgericht um Auskunft, ob der Abschluß von Bündnissen der Städte untereinander eine Vernichtung oder Verminderung der städtischen Privilegien durch ihre Landesherren rechtfertige, und erhielten einen verneinenden Bescheid.[1]) Die Städtebünde, auch die hansischen, suchten den Vorwurf des Ungesetzlichen gegen ihren Bestand auch dadurch zu entkräften, daß sie ausdrücklich im Eingang der darüber ausgestellten Urkunden betonten, dieselben seien dem heiligen römischen Reich zu Ehren und nicht gegen den römischen König geschlossen und hinderten keine Stadt, ihrem Herren zu leisten, was sie von Rechts wegen verpflichtet sei.[2]) So sprachen sich die Gesandten Rostocks 1394 dem Hochmeister gegenüber zu dessen Befriedigung dahin aus, daß der Charakter der hansischen Verbindung keineswegs ihre Mitglieder hindern könne, ihren Herren in der Not zu helfen.[3]) Ja, um jeden herausfordernden Eindruck mit ihren Bündnissen zu vermeiden, ließen sich wohl Städte, so die vorpommerschen 1452, solche von ihren Landesherren genehmigen.[4]) Und im Hinblick auf das Reichsoberhaupt erklärte Lübeck 1458 und 1464 den Holländern, daß es selbst und so auch die Hanse keinen Vertrag schließen könne, durch den die Autorität und Jurisdiktion der Kaiser beschränkt werde, daß es diesen unter allen Umständen in erster Linie Gehorsam schuldig sei, „de dan zien heren van der werlde".[5])

[1]) Hans. UB. V n. 124 Zusatz.
[2]) Hans. UB. VIII n. 496.
[3]) HR. 1. IV n. 217 § 34.
[4]) Hans. UB. VIII S. 41 Anm. 1.
[5]) HR. 2. V n. 69 § 4, Hans. UB. IX n. 72.

Ernstlich angefochten und in Zweifel gezogen ist der Bestand der Hanse von keinem deutschen König oder Fürsten während dieser Zeit. Sie wurde nicht bloß geduldet, ihre korporative Tätigkeit fand auch die Anerkennung des Reichsoberhauptes. Friedrich III. trat 1456 einem von der Hanse gegen Münster wegen der Vertreibung seiner Stadtbehörden gefällten Rechtsspruch bei, indem er die Stadt wegen Nichtbefolgung desselben verurteilte.[1]) Die Annäherung Karls IV. an die niederdeutschen Städte allerdings wurde weniger durch ihre politisch-militärischen Erfolge über Dänemark, die alsbald eine Einigung unter den oberdeutschen Städten nach sich zogen, als durch die Tatsache bestimmt, daß er seit 1373 im Besitz der Mark Brandenburg sich befand. Die wirtschaftlichen Interessen dieses Landes, das an zwei wichtige Ströme sich anlehnte, in Tangermünde und Frankfurt a. O. wertvolle Handelsstützpunkte besaß, wiesen ihn auf die Hansestädte der vorgelagerten wendisch-pommerschen Küste hin. Auch seine Bestrebungen zur Schaffung von Landfrieden im Reich legten ihm für Niederdeutschland die Verbindung mit der Hanse nahe. Bereits 1374 verlieh er Lübeck die hohe Justiz in Sachen des Landfriedens mit dem Recht, Übeltäter in allen fremden Territorien zu verfolgen.[2]) 1377 unterstützten ihn Lübeck und Magdeburg bei der Belagerung der Raubburgen Lüchow und Dannenberg im Elbgebiet.[3])

Kein deutscher Herrscher des späteren Mittelalters hat so viele Hansestädte aus eigener Anschauung kennen gelernt wie Karl IV. 1375 weilte er in Lübeck und Wismar, 1377 in Magdeburg, Lüneburg, Herford, Soest, Dortmund.[4]) Das Selbstgefühl der Hanse im ganzen wurde ohne Zweifel dadurch bedeutend gehoben. Auch auf die oberdeutschen Städte übte seine Annäherung an die niederdeutschen erkennbare Wirkung aus. Seinem Besuch in Lübeck folgten 1376 die Stiftung des schwäbischen Städtebundes, der Sieg dieses Bürgertums bei Reutlingen über seine adlig-fürstlichen Gegner und ein weiteres Anwachsen seiner Einigungsbewegung. Es war

[1]) Hans. UB. VIII n. 516.

[2]) Lüb. UB. IV n. 222.

[3]) Städtechron. 19 S. 560, 26 S. 254, 7 S. 271 f.

[4]) Städtechron. 19 S. 551 ff., Mantels, Kaiser Karls IV. Hoflager in Lübeck, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1873 S. 109 ff.; Meckl. Jbb. 43 S. 169 ff.; Städtechron. 7 S. 272 ff.; 20 S. 229 ff., 243 f., Frensdorff, Dortmunder Statuten, Hans. Gesch. Qu. III S. 46 f.

Karl IV. nicht vergönnt, die Beobachtungen und Eindrücke, die er bei jenen Besuchen sammelte, zu verwerten. Er starb am 29. November 1378 in seiner Residenz Prag. Doch gebührt ihm der Ruhm, den Reichsgedanken und die Königsmacht in Niederdeutschland nach langer Pause wieder aufgefrischt zu haben.

Das deutsche Königtum besaß trotz aller politischen Kläglichkeit doch einen nicht unbeträchtlichen moralischen Einfluß. Es konnte auch landsässigen Städten ein Schutz sein gegen Vergewaltigung durch ihre Herren. Es konnte im Auslande die hansische Politik unterstützen und ihr die Wege ebnen, Fürsprecher für die Wünsche der Städte bei den fremden Mächten sein. Oft ist namentlich Sigmund von der Hanse wie von einzelnen ihrer Mitglieder um Hilfe und Förderung in den verschiedensten Richtungen angegangen worden. Es hing damit zusammen, daß Sigmund allen Fragen lebhaftes Interesse und rastlose Geschäftigkeit entgegenbrachte. Er zog an und blendete, eine glänzende und vielseitige Begabung stand ihm zur Seite. Aber der gleichzeitigen Erledigung der vielen großen Unternehmungen, die er betrieb, war sie doch nicht gewachsen. Kirchenreform, Reichsreform, Bekämpfung der Hussiten und der Türken und noch so manches andere hemmten sich gegenseitig, zehrten seine Mittel auf, machten ihn abhängig von den Fürsten. Die engere Fühlung, in die das deutsche Königtum seit Karl IV. mit den wichtigsten Gruppen der Hanse treten zu müssen schien, blieb aus, da Sigmund schon 1411 die Mark wieder aus den Händen gab. Weder in seinem Reichslandfriedensentwurf 1415, noch in dem kurfürstlichen 1428 fand Niederdeutschland, das hansische Gebiet, Berücksichtigung.[1])

Dennoch zeigte Sigmund einen offenen Blick auch für die Bedeutung der Hanse. Nur die Muße fehlte ihm, sich tiefer mit ihrer Eigenart vertraut zu machen und daran vielleicht weitere Pläne im Interesse des Reichs anzuknüpfen. 1414 begehrte er anläßlich seines Streits mit Venedig, dessen Handel er lahmzulegen wünschte, vom hansischen Kontor zu Brügge Auskunft über Schifffahrt, Handel und Verkehrsrichtungen der Hansestädte. Dieses aber wies ihn an die Hanse selbst. Mit Erfolg nahm er sich der Beilegung des Aufstands in Lübeck an,[2]) kam den verschieden-

[1]) Deutsche Reichstagsakten VII n. 181, 182, IX S. 172.
[2]) Vgl. oben Band I S. 187ff.

artigen Wünschen, die vom Brügger Kontor, von der Hanse und einzelnen Städten derselben ihm vorgetragen wurden, bereitwillig entgegen. Wenn aber der König Gegenleistungen begehrte, ein Eingehen auf seine politischen Pläne, vollends wenn dadurch Handelsbeziehungen zum Ausland gestört wurden, stieß er bei der Hanse auf Abweisung. Weder unterwarf sie sich seinen Weisungen in ihren Streitigkeiten mit England und mit den Friesen, noch war sie ihm zuwillen in seiner Politik gegen Brabant. Da erklärte er die ganze Hanse einmal zornig für ein Gebilde des Ungehorsams gegen sich und das Reich.[1])

Die Gefahr, die für die Kirche wie für das Reich in dem Aufstande der Hussiten 1419 lag, machte es König Sigmund wie den Fürsten erwünscht, auch die Kräfte der Hanse zu ihrer Bekämpfung heranzuziehen. Sie wurde von ihnen und von den Reichstagen als Korporation behandelt, häufig zu diesen eingeladen als: Lübeck und die Hansestädte oder ähnlich. Aber nur einzelne Städte, und zwar meist nur in den von den Hussiten direkt bedrohten Gebieten, schlossen sich ihren Herren zum Kampf gegen die Ketzer an. Andere, wie Dortmund, begründeten ihre ablehnende Haltung damit, daß sie weit entfernt vom Kriegsschauplatze lägen. Die Hanse als Bund beteiligte sich nicht am Kampf.[2]) Die wendischen Städte verfolgten ihre kommerziellen und politischen Interessen im Kriege gegen den skandinavischen Norden, ohne auf die Versuche Sigmunds und der Fürsten, um des Hussitenkriegs willen einen Frieden zu vermitteln, praktisch sonderliche Rücksicht zu nehmen.[3]) Hauptsächlich aus Zorn darüber erneuerte König Sigmund mit Berufung auf die goldene Bulle das Verbot des Abschlusses von Bündnissen der Städte untereinander auf dem Reichstag zu Nürnberg 1431.[4])

Die Hanse war nicht geneigt, des Reichs wegen irgendwelche Opfer in dieser Sache zu bringen. Erst die Bedrohung ihrer sächsischen Mitglieder durch den gewaltigen Vorstoß der Hussiten im Winter 1429/30 nach Thüringen und bis in die Nähe von Magdeburg

[1]) Vgl. oben Band I S. 187, 195f., 357, 389, II S. 3.

[2]) Städtechron. 20 S. 301 Anm. 1, HR. 1. VII n. 548, 555, 557 u. Anm. 1, 660—663, 689, Reichstagsakten VIII n. 392 Vorbemerkung.

[3]) Vgl. oben Band I S. 238, 250.

[4]) Reichstagsakten IX n. 429. Der Reichstag war besandt aus Niederdeutschland von Köln, Lübeck, Magdeburg, das. n. 443, 447, vgl. HR. 2. I n. 30.

alarmierte sie. Gerade tagten am 1. Januar 1430 die Hanseboten in Lübeck und nahmen die Bitte des der Hanse befreundeten Herzogs Wilhelm von Braunschweig um Hilfe entgegen. Lübeck, Hamburg, Lüneburg sandten sofort fünfhundert Schützen den bedrohten sächsischen Genossinnen zu Hilfe. Doch kamen dieselben nicht mehr in Tätigkeit.[1]) Aber damit nicht genug. Der Hansetag beschloß, falls eine Hansestadt von den Ketzern angegriffen werde, sollten ihr alle anderen mit Kriegsmacht beistehen. Wenige Monate später nahm der sächsische Städtebund diesen Beschluß für den Bereich seiner Mitglieder an, die zum Teil in erster Linie einem Angriff ausgesetzt waren.[2]) 1432 schickte Lübeck auch dem von den Hussiten bedrohten Orden in Preußen zweihundert Armbrustschützen und gestattete den durch den Stillstand zu Horsens mit König Erich von Pommern beschäftigungslos gewordenen wendischen Freibeutern, beim Orden Dienste zu nehmen.[3]) Da die hansischen Gebiete dann nicht weiter von den Hussiten bedroht wurden, traf die Hanse auch keine weiteren Vereinbarungen zu ihrer Abwehr. Zwar stand noch auf der Tagesordnung des Hansetags 1434 die Hussitengefahr.[4]) Als er aber im Juni stattfand, traf gerade die Nachricht in Lübeck ein, daß Herzog Albrecht von Österreich die Ketzer, „dey in Prusen weren", geschlagen, auch die anderen Hussiten niedergeworfen und Prag gewonnen habe.[5]) Es war die Schlacht bei Böhmisch Brod am 30. Mai 1434, in der Prokop fiel und die Taboriten vernichtet wurden.

Die furchtbaren Raubzüge der Hussiten seit 1427 und die innere Schwäche der Reichsverteidigung ließen eine energische Reform der Reichsverfassung erst recht als ein dringendes Bedürfnis erscheinen. Friede im Reich, Beseitigung des Fehderechts, Reichsheer und Reichssteuern waren nötig, sollte in würdiger Weise das

[1]) HR. 1. VIII n. 712 § 2, Hans. UB. VI n. 845, Gädechens i. Ztschr. d. V. f. hamb. Gesch. 7 S. 421 ff., dazu Koppmann das. S. 425 ff., Hamburgs Abrechnung über die Ausgaben für sein Kontingent: liber soldatorum missorum contra hereticos.

[2]) HR. 1. VIII n. 712 § 1, 790, S. 502, n. 792, Schmidt i. Forsch. zur deutsch. Gesch. 6 S. 206 ff. Auch die vier thüringischen Städte beantragten in dieser Not Aufnahme in den sächsischen Städtebund, vgl. Schmidt a. a. O. S. 208, wonach zu berichtigen v. Bezold, König Sigmund u. d. Reichskriege gegen d. Hussiten III S. 56.

[3]) HR. 2. I n. 210—212, vgl. oben Band I S. 250 f.

[4]) HR. 2. I n. 195, 196, 242.

[5]) HR. 2. VII n. 435, vgl. I n. 374.

Reich geschützt werden können. Die Landfriedensbestrebungen Karls IV., Wenzels und Sigmunds waren gescheitert in erster Linie an der Macht der alteingewurzelten Verhältnisse, an den einander widerstreitenden Interessen der Städte und des Fürstentums und insbesondere an dem Mißtrauen in die Ehrlichkeit der fürstlichen und kaiserlichen Politik, daß jene allen derartigen Versuchen entgegenbrachten und im Hinblick auf Karls IV. Verhalten zu hegen auch berechtigt waren. Daran scheiterten auch die bestgemeinten Absichten. Dem auf dem Reichstag zu Nürnberg 1431 projektierten Landfrieden sollten alle Reichsangehörigen Gehorsam leisten. Alle Kriege und Feindschaften unter den Ständen sollten, wenigstens für ein Jahr, verboten sein. Das große Landfriedensprojekt von 1438, aus der Regierung Albrechts II., wollte bereits für immer die Fehden im Reich abschaffen, schiedsrichterliche Austräge an ihre Stelle setzen.

Nun kam die Regierung Friedrichs III. Die äußeren Schicksale des Reichs bis gegen den Schluß dieses Zeitraums hatten für die Hanse kein sonderliches Interesse. Durch die rasch vorüberrauschende Kriegswelle der Armagnacs im Elsaß 1444/45 fühlte sich von den Hansestädten nur Köln eine Zeitlang bedroht. Der wachsenden Gefahr der Türken brachte die Hanse erklärlicherweise noch geringere Teilnahme entgegen, als seinerzeit den Hussitenkämpfen. Lebhafter Eifer aber erwachte in den Bürgerschaften auch der Hansestädte, als der Papst 1464 zum Kreuzzug gegen die Türken aufrief. Nicht nur wurden reichlich Beiträge gespendet, Scharen vielfach freilich losen Volks machten sich aus ihnen auf den Weg nach Italien mit den Bannern ihrer Heimat und mit roten Kreuzen auf den Kleidern. Doch schwer enttäuscht mußten sie den italienischen Boden bald wieder verlassen.[1]) Als jedoch im Frühjahr 1472 Kaiser Friedrich die Zahlung der Reichssteuer zur Bekämpfung der Türken, die ihm der Reichstag gegen den heftigen Widerstand der Städte bewilligt hatte, auch von den niederdeutschen Städten forderte, erhielt er ablehnende Antworten. Der sächsische Städtebund und Lübeck, die nebst Köln den Reichstag durch ihre Rechtsgelehrten besandt

[1]) Städtechron. 14 S. 809 f., 20 S. 143 f., 328 f., 24 S. 50 f., 160, Laspeyres, Chronicon Sclavicum S. 237, Tratzigers Chronica S. 204, Hamb. Chroniken S. 257, Strals. Chroniken S. 12 (zu 1462), Baier, Zwei Strals. Chroniken, S. 37, Lüb. Chron. hg. v. Grautoff II S. 273 ff., Weinreichs Chronik, hg. v. Hirsch, S. 2.

hatten,[1]) dazu Hamburg und die anderen wendischen Städte erklärten, sich im Fall einer Reichsheerfahrt gegen die Türken nach dem Beispiel der oberdeutschen Städte richten zu wollen, vor allem aber auf ihre Landesherren Rücksicht nehmen zu müssen. Übrigens waren die Hansestädte gerade stark in Anspruch genommen durch die Hildesheimer Stiftsfehde und durch ihren Krieg gegen England.[2])

Inzwischen war ein erster Reichslandfriede mit fünfjähriger Dauer 1467 zustande gekommen, der alle Klagen vor die ordentlichen Gerichte verwies.[3]) Er wurde 1471 vom Kaiser für vier und 1474 für weitere sechs Jahre verlängert. Er begann, theoretisch wenigstens, ständig zu werden.

Wie der Hanse die nächsten Interessen des deutschen Königtums gleichgültig waren, so tat umgekehrt dieses nichts, oder wenigstens nichts Ernstliches, um der Ausdehnung fremder Herrschaft über deutsches Gebiet innerhalb des hansischen Wirkungskreises zu wehren. Welche Stellung die Hanse zum Ordenskrieg und zum Übergang Westpreußens unter polnische Herrschaft sowie zur Ausbreitung der dänischen Macht über Schleswig und Holstein einnahm, ist seinerzeit erörtert worden. Sie fand sich ab mit den eintretenden Veränderungen, nur bestrebt, ihre eigene politisch-kommerzielle Stellung in diesen Gebieten unter der neuen Herrschaft zu bewahren, wenn möglich, zu verbessern.[4]) Auch im Westen hätte die Hanse schwerlich dem rastlosen Fortschreiten der burgundischen Macht gegen den Rhein hin[5]) gewehrt, wären nicht durch eine merkwürdige Verkettung der Umstände Kaiser, Fürsten und Städte zusammengeführt worden, um gemeinsam die Eroberungslust Karls des Kühnen vom Erzstift Köln zurückzuweisen. Doch ist es zwekmäßiger, eine Betrachtung dieser Bewegung zu verknüpfen mit dem Überblick über die Beziehungen zwischen dem Fürstentum und den Hansestädten, wovon später die Rede sein wird.

Das deutsche Königtum besaß aber zwei Zwangsmittel, mit denen es auch in den ihm fernen Gegenden des Reichs Einfluß geltend machen konnte, seine Rechtsprechung, das Reichshofgericht,

[1]) HR. 2. VI n. 460 § 15, 462 § 13, 533.

[2]) HR. 2. VI S. 532 u. Anm. 2, 4, n. 568 § 14, 569 § 4, 570 § 3, 580, Lüb. Chron. b. Grautoff, II S. 345 f.

[3]) Schweitzer, Vorgesch. u. Entsteh. d. schwäb. Bundes, Diss. S. 54.

[4]) Vgl. oben S. 162, 179 ff., 195 ff.

[5]) Vgl. oben Band I S. 368 ff., II S. 125, 136.

an dessen Stelle nach Mitte des 15. Jahrhunderts mehr und mehr das königliche Kammergericht zu Bedeutung gelangte, sowie die Reichsacht. Häufig haben auch die Hanse und besonders ihre einzelnen Mitglieder sich mit beiden auseinandersetzen müssen. Die Reichsacht war eine schneidende Waffe, für die von ihr betroffenen Städte eine schwere Gefahr, denn sie gab allen offenen und geheimen Gegnern und Rivalen dieser ein Recht zu ungestrafter Vergewaltigung und wurde nicht nur im Inlande von Widersachern der Städte zum Vorwand genommen, sondern fand auch beim Ausland Beachtung.

Überaus häufig waren Vorladungen vor das Reichshofgericht und Achterlasse unter Sigmund. Dies hing nicht damit zusammen, daß das Königtum sich auf seinen alten, schönen, vornehmsten Beruf besann, oberster Hüter und Quelle von Frieden und Recht im Reiche zu sein. Sigmund benutzte beide Institutionen vielmehr als Einnahmequellen. Und nach seinem Vorbild taten die Mitglieder des Gerichts.

Prozesse vor dem Reichshofgericht stürzten die davon Betroffenen in unabsehbare Kosten und unter Umständen folgenschwere Verwicklungen. Da erwog die Hanse 1419 in Verfolg ihrer Bestrebungen, in rechtlicher Hinsicht für den Bereich ihrer Mitglieder sich selbst zu genügen,[1]) wie man den Ladungen vor das Reichshofgericht entgehen könne. Sie machte sich die in Sachsen und Westfalen herrschende Auffassung zu eigen, daß über einen Sachsen nur auf sächsischer Erde vom König gerichtet werden dürfe. Nur dort sollte dem Kläger Recht angeboten werden; wenn er dies zurückwies und die Reichsacht gegen die betreffende Stadt erwirkte, sollte dieselbe von den verbundenen Städten als nicht zu Recht bestehend angesehen werden. Von Bremen wurde dieser Vorschlag alsbald angenommen.[2]) Im folgenden Jahre wollte die Hanse König Sigmund durch eine Gesandtschaft wenigstens um die Abstellung ungerechter Vorladungen vor das Reichsgericht ersuchen.[3]) Aber weder jene noch diese Absicht scheint zur Ausführung gelangt zu sein. Erst 1448 kamen die wendischen Städte zusammen mit Stade auf die Regelung ihres Verhältnisses zum Reichshofgericht zurück. Auch diesmal vertrat Bremen den schärfsten

[1]) Vgl. oben S. 329 ff.
[2]) HR. 1. VII n. 51—53, Hans. UB. VI n. 248.
[3]) HR. 1. VII n. 182 § 5.

Standpunkt. Es schlug vor, die Appellation an dasselbe überhaupt zu verbieten. Die anderen Städte erwogen die gemeinschaftliche Unterhaltung eines Prokurators, eines juristischen Vertreters ihrer Interessen, am Reichshofgericht. Doch scheiterte dieser Plan am Widerspruche Hamburgs, das bereits für sich einen Prokurator dort besaß.[1]) Andere Städte ahmten allmählich das Beispiel Hamburgs nach, die Anstellung von Prokuratoren durch einzelne Städte, die auch gelegentlich von befreundeten Städten mitbeauftragt wurden, ward üblicher. Sie sorgten dafür, daß ihre Städte über Anschläge von Gegnern auf dem laufenden erhalten und daß solche abgewehrt wurden.

Indem aber die Hanse darauf drang, daß ihre eigene Jurisdiktion von ihren Mitgliedern als die höchste anerkannt werde, war sie doch praktisch in der Richtung des Bremer Vorschlags tätig.[2]) Jedoch dieser Anspruch versetzte ihre Mitglieder wiederholt in Zweifel, ob sie Geboten der Hanse oder ihrer Landesherren und des Kaisers folgen sollten. Hildesheim und Magdeburg begehrten geradezu einmal von der Hanse Rechtsbelehrung, ob sie ihren Befehlen den Vorzug zu geben hätten vor denen des Kaisers.[3])

Fand sich nun auch die Hanse mit der Jurisdiktion von Kaiser und Reich ab, so gut es ging, indem sie ihr möglichst aus dem Wege ging, so bekämpfte sie dagegen offen und nachdrücklich zwei andere Arten von Gerichten, die ihr Unbequemlichkeiten verursachten, die westfälischen Freigerichte und die geistliche Gerichtsbarkeit.

Jene, die Femgerichte, Reste der königlichen Landgerichte in Norddeutschland, beschäftigten sich anfänglich nur mit todeswürdigen Verbrechen, wurden aber durch die Beachtung, die ihnen Karl IV. und Wenzel zuteil werden ließen, angespornt, ihre Tätigkeit sachlich wie räumlich über Westfalen hinaus zu erweitern, schließlich über das ganze Reich und auf alle möglichen Rechtsangelegenheiten auszudehnen. Durch eine besondere Organisation ihres Verfahrens, besonders das heimliche oder stille Gericht, das in strengster Heimlichkeit der Erledigung der von auswärts vor sie gebrachten Rechtssachen diente, machten sie sich furchtbar. Als dann König

[1]) HR. 2. III n. 394—398.
[2]) Vgl. HR. 2. IV n. 266, vgl. Lüb. UB. IX n. 751.
[3]) HR. 2. III n. 628, 629, VII S. 832.

Sigmund ihnen allgemeine Gerichtsbarkeit in ganz Deutschland und gegenüber jedermann nicht bloß in Straf-, sondern auch in Zivilsachen zugestand, überhaupt ihr bester Förderer war, steigerten sich ihre Ansprüche und Eingriffe in den Gang der ordentlichen Gerichte in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts ins Maßlose. Erpressungen Bestechlichkeit rissen unter ihren Mitgliedern ein. Als solche, als Freischöffen, konnten alle ehelich geborenen Freien aufgenommen werden, außerdem konnte der Kaiser sie ernennen, „wissend machen". Der Besitz des Freischöffentums konnte, je mächtiger die Feme wurde, große Vorteile bieten, das Streben darnach wuchs demgemäß immer mehr.[1])

Auch auf diesem Gebiet war es Bremen, das zuerst entschieden Stellung nahm. Bereits 1308 beschloß die Stadt, keine Genossen der Feme bei sich wohnen zu lassen. Jeder Zusammenhang von Angehörigen der städtischen Bevölkerung mit der fremden Gerichtsbarkeit sollte unterdrückt werden. Erst Ende des Jahrhunderts schlossen Deventer und Zütfen Freischöffen wenigstens vom Rat aus.[2])

Daß die Städte einzeln oder in Verbänden in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts gegen die Freigerichte Front zu machen begannen, hatte großenteils auch in der Besorgnis seinen Grund, daß die Fürsten sich derselben bedienen könnten, um die Freiheit und Unabhängigkeit der Städte anzutasten.

Außer den Femgerichten und früher schon als diese wurde die geistliche Gerichtsbarkeit von den Städten bekämpft. Sie griff in den verschiedensten Richtungen in weltliche Angelegenheiten ein. Außerdem wurde diese Politik getragen von der wachsenden Erbitterung der Bürgerschaften und der Städte selbst gegen den Mißbrauch, der von Geistlichen mit ihrer gerichtlichen Sonderstellung getrieben wurde, gegen die Hierarchie überhaupt, ihre zunehmende Verweltlichung und Entsittlichung, gegen die Ausdehnung ihres Grundbesitzes, gegen die Ausübung bürgerlicher Gewerbe in ihrem Bereich zum Schaden der städtischen Handwerker, während sie von den Bürgerpflichten, Steuern und Stadtverteidigung, obendrein Freiheit genossen. Wollte doch die sogenannte Reformation Sigmunds von 1438 die Besetzung des Amts der Stadtschreiber durch Geistliche im Interesse der Städte abgeschafft wissen.[3])

[1]) Vgl. Schröder, Deutsche Rechtsgesch. 4. Aufl. S. 578 ff.

[2]) Lindner, Die Feme, S. 519.

[3]) Hg. v. Böhm, S. 230 ff.

Schon 1358 vereinbarten die wendischen Städte, daß Kleriker, Juristen und öffentliche Notare, die die Städte mit geistlichem Gericht bemühten, Geleit und Sicherheit bei ihnen entbehren sollten. Eine spätere Versammlung derselben im gleichen Jahre verfügte, daß Leute, die unter den Schutz des geistlichen Rechts sich begaben, am lübischen sich nicht genügen lassen wollten, ebenfalls Geleit bei ihnen entbehren sollten. Im Zusammenhang damit verbot das besondere Bündnis der vier vorpommerschen Städte Vorladungen vor auswärtige Gerichte überhaupt.[1]) Zwei Jahre später bedrohte ein sächsischer Städtebund die Vorladung von Laien vor geistliches Gericht mit Verfestung, und diese Bestimmung ging in das Bündnis der sächsischen Städte von 1382 über.[2]) Ein hansischer Beschluß wurde zum erstenmal gefaßt vom Hansetag zu Lübeck 1375 gegen den Übertritt von Mitgliedern unter den Schutz des geistlichen Rechts, um damit dann andere Hansen zu belangen.[3])

Gegen Vorladungen vor die westfälischen Freigerichte nahm zum erstenmal Stellung das Bündnis sächsischer Städte 1396. Ihren Urteilen wurde für den Kreis der Verbündeten die Gültigkeit abgesprochen; Kläger vor dem Femgericht sollten in ihnen verfestet sein. Zugleich aber stellte es ihren Bürgern, wenn der Rat einer Stadt die von jenen Beklagten nicht zur Annahme seiner vermittelnden Entscheidung bewegen könne, die Anrufung des geistlichen Gerichts frei.[4])

Die Hanse nahm 1417 ihren Kampf gegen das geistliche Gericht wieder auf. Bürger von Hansestädten, die sich andern gegenüber in Schuldklagen am Stadtrecht nicht genügen ließen, sondern das geistliche zur Verfolgung ihrer Ansprüche anriefen, sollten das Bürgerrecht in ihren Städten verlieren und in anderen Hansestädten nicht als Bürger aufgenommen werden dürfen. 1418 und 1447 wurde dies Statut von der Hanse bestätigt.[5])

---

[1]) HR. 1. I n. 218, 220, 223 § 2.

[2]) Hans. UB. III n. 507, IV n. 755 § 8.

[3]) HR. 1. II n. 86 § 22. Sofortige Aufnahme desselben in das Bündnis der vorpomm. Städte Hans. UB. IV n. 504 § 10, erneuert das. V n. 57 § 9. 1392 machte der Bund der altmärk. Städte Front gegen die Übergriffe des geistl. Gerichts, Hans. UB. V S. 62 Anm. 1; 1399 nahm der Bündnisentwurf der wendischen Städte obigen hansischen Beschluß auf, das. V n. 366 § 7.

[4]) HR. 1. IV n. 354.

[5]) HR. 1. VI n. 398 § 13, 557 § 18, HR. 2. III n. 288 § 39, vgl. Hans. UB. VIII n. 786.

Viel später als gegen das geistliche Gericht kam es zu hansischen Erlassen gegen die westfälischen Freigerichte. Wie gegen jenes durch die Erwerbung päpstlicher Befreiungen suchten sich die Städte einzeln gegen die Freigerichte durch kaiserliche Privilegien zu schützen, die die Ladung der Stadt vor andere als das kaiserliche Gericht verboten, so Köln, Dortmund, Braunschweig, der deutsche Orden für seine Mitglieder und Untertanen, Magdeburg. Sie waren alle von Kaiser Sigmund, der aber in seinen späteren Jahren auch den westfälischen Gerichten das Recht der Ladung vor ihre Stühle vorbehalten wollte. Auch Lübeck, das gegen Vorladungen vor auswärtige geistliche Gerichte im Besitz einer päpstlichen Befreiung war, wünschte 1417 von ihm ein Privileg gegen die Freistühle zu erwerben.[1])

1426 nahm der sächsische Städtebund die Bekämpfung der Femgerichte in seinem Kreise von neuem auf.[2]) Auch die märkischen Städte lehnten sich gegen sie auf. Auch die preußischen mußten sich endlich ihrer Angriffe zu erwehren suchen, die seit Anfang der vierziger Jahre in schnell wachsender Zahl erfolgten. 1442 bedrohten sie, allerdings im besonderen Hinblick auf das geistliche Gericht, jeden mit ewiger Verfestung und Hinrichtung, der eine binnenländische Rechtsfrage vor irgend ein auswärtiges Gericht brachte.[3]) Gegen die westfälischen insbesondere versprach ihnen der Hochmeister vom römischen König Schutz zu erwirken.[4])

Wenig später zog König Friedrich III. durch Reichsgesetz, die sogenannte Frankfurter Reformation, zum erstenmal der Feme bestimmte Schranken, die ihr jedoch immerhin noch einen großen Spielraum ließen.[5]) Wichtiger war es, daß er die Begünstigung dieser Institution nicht, wie Sigmund, praktisch fortsetzte. Gedeckt durch die Haltung des Reichsoberhaupts, nahmen nun die Stände, Fürsten wie Städte, ernstlicher die Bekämpfung der Femgerichte

---

[1]) Vgl. Städtechron. VI S. 191 f., 192 Anm. 1, 198 u. Anm. 1, Hans. UB. VI n. 165, Städtechron. 13 S. 102, Lindner, Die Feme, S. 523, Thudichum, Femgericht und Inquisition, S. 68 ff., Städtechron. VII S. 379 u. Anm. 1; Lüb. UB. X n. 635, HR. 1. VI n. 445.

[2]) Hans. UB. VI n. 624 § 6.

[3]) HR. 2. II n. 562 § 5, 568 § 7, vgl. 527 § 8, Töppen, Akten, II n. 150 § 6, 166. II § 6.

[4]) HR. 2. II n. 516, 527 § 2.

[5]) Vgl. Lüb. UB. VIII n. 97.

auf. Nun endlich schloß auch Köln 1444 Freischöffen und solche, die vor Freistühlen klagten, wenigstens vom Rat und von den Ämtern der Stadt aus.[1]) 1447 beschloß auch die Hanse endlich ihr erstes Statut gegen die Feme. Sie gestattete ihren Mitgliedern gegen sie die Anrufung ihrer Herren, die Benutzung päpstlicher und anderer geistlicher Privilegien, lehnte jede Rechtskraft eines freigerichtlichen Spruches ab, bedrohte Richter und Kläger mit ewiger Verfestung in Hansestädten, verbot, außer für Westfalen, ihren Mitgliedern, Freischöffen zu werden, und entzog solchen, die es doch wurden, die Fähigkeit, in einer Stadt der Hanse öffentliche Ämter zu bekleiden.[2]) Der Hochmeister nahm auf Empfehlung seiner Städte das hansische Statut alsbald für Preußen an. Kläger vor den Freigerichten sollte ewige Landesverweisung treffen. Er sicherte seinen Orden und seine Untertanen aber außerdem noch durch die Erwerbung päpstlicher und kaiserlicher Verleihungen gegen sie.[3])

Aber die Freigerichte gebärdeten sich im Gefühl ihrer sinkenden Macht maßlos. In den fünfziger Jahren erhoben die livländischen Städte bei Lübeck Klage über schwere Bemühungen mit den heimlichen Gerichten und wurden von ihm auf das Statut von 1447 verwiesen.[4]) Die Hanse bestätigte und erneuerte dieses 1456 auf Antrag Bremens.[5]) Aber Lübeck selbst hielt sich durch dieses nicht gesichert und wollte sogar mit großen Kosten ein kaiserliches Privileg erwerben.[6]) Auch der sächsische Städtebund kam bei seiner Erneuerung 1464 auf die Bekämpfung der Freigerichtsbarkeit zurück. Jeder Stadt, die sich dadurch die Feindschaft der Feme zuzog, wurde der Schutz des Bundes zugesichert.[7]) Die Hanse aber zog 1470 ihre Stellung zu den heimlichen Gerichten abermals in Erwägung. Statutsbrecher sollten in allen Hansestädten an Leib und Gut angetastet werden dürfen, sie und ihre Helfer in Strafe von 100 M. Goldes verfallen sein, die halb dem Kaiser, halb dem

---

[1]) Städtechron. 14 S. CLXXXIX.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 28.

[3]) HR. 2. III n. 318 § 4, 319 § 19; 403 § 5, 406 § 2, 414 § 3, 423 § 9, 636 § 11, 693 § 7.

[4]) HR. 2. III n. 723 § 10.

[5]) HR. 2. IV n. 458 § 9, vgl. Hans. UB. VIII n. 632, Lüb. UB. X n. 55, 83.

[6]) Lüb. UB. X n. 303.

[7]) HR. 2. V n. 584 § 2, 585.

durch sie Geschädigten zuteil werden sollten.[1]) Die Fühlung, die sie auf diese Weise zum Reichsoberhaupt zu gewinnen suchte, kann nicht verwundern.

Aber die Verhältnisse hatten sich inzwischen verändert. Hatten die Städte noch 100 oder 60 Jahre vorher fürchten zu müssen geglaubt, daß Feme und fürstliche Anschläge gegen ihren Frieden und ihre Freiheit Hand in Hand gehen könnten, so traten nun mehr und mehr die Landesherren selbst einzeln, wie schon 1432 Herzog Otto von Göttingen, oder in Bündnissen vereinigt gegen die Freigerichte auf, um sie von sich und ihren Untertanen abzuwehren.[2]) Je mehr sich ihr Streben darauf zu richten begann, ihre Territorien und deren Verwaltung auszugestalten und in sich abzuschließen, um so verhaßter mußte auch ihnen das Eingreifen dieser fremden Gerichtsbarkeit in ihre eigene landesherrliche sein. Indem aber das Fürstentum sich entschieden gegen die Feme erklärte, Kaiser Friedrich ihr mindestens keine Unterstützung gewährte, war ihr Niedergang besiegelt. Und dies kam auch den niederdeutschen Städten durchaus zugute.

Die Hanse und die Fürsten.

Seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts tritt in den Beziehungen zwischen den Fürsten und den Städten in Niederdeutschland eine zunehmende Entfremdung ein. Im Zusammenhang damit beginnt ganz allmählich und lange noch kaum bemerkbar auch das politische Machtverhältnis zwischen beiden Ständen sich zu verändern, bis es schließlich deutlich zutage tritt, daß die Zukunft der Nation dem Fürstentum gehöre. In Wahrheit zwar hatte dies nie zweifelhaft sein können. Nur gab man sich in beiden Ständen falschen Auffassungen hin.

Die politische Großmachtstellung der Städte beruhte auf der besseren Ordnung und großen Geschlossenheit der einzelnen Gemeinwesen im Vergleich mit der Territorialverwaltung, im besonderen auf ihrer finanziellen Überlegenheit über das Fürstentum, auf dem

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 43.

[2]) Lindner, Die Feme, S. 528.

Besitz großen mobilen Kapitals und der Fähigkeit, solches schnell und leicht flüssig zu machen. Der Mangel an Kapital und das zunehmende Bedürfnis darnach auf fürstlicher Seite hatten die Städte zu Geldgebern der Fürsten werden lassen, hatten ihre politische Machtstellung diesen gegenüber geschaffen.

Denn die kriegerische Schlagfertigkeit der Städte im Felde vermittelst ihrer Bürgerheere erwies sich in den meisten Fällen als nicht gleichwertig den Ritterscharen der Fürsten. Die adligen und fürstlichen Hilfskräfte aber und andre Truppen, die sie erkauften, waren oft nicht ganz verläßliche Elemente. Es fehlte dem städtischen Rat ihnen gegenüber die rechte Autorität, sie waren leicht eigenwillig und unbotmäßig, eine bessere Waffe in fürstlicher als in städtischer Hand.

Um so mehr sahen sich die Städte darauf hingewiesen, die Defensive auszubilden, mit möglichst starken Befestigungen sich zu umgeben. Frondienste und Wachtdienste waren außer Kriegsdienst und Steuerzahlung die beiden Leistungen des Bürgers an das Gemeinwesen. Auch in dieser Richtung war das Kapital die allerwesentlichste Vorbedingung. Vollends ermöglichte es den Städten eine unschätzbare Verstärkung ihrer Defensive seit dem Aufkommen der eisernen und namentlich bronzenen Pulvergeschütze. Die Städte waren es zuerst, die in großer Zahl diese neuen Machtmittel für sich anfertigen ließen und durch sie die Verteidigungskraft ihrer Befestigungen bedeutend erhöhten. Lange besaßen die Städte nicht nur die größten, sondern auch weitaus die meisten Geschütze, und oft noch im spätern 15. Jahrhundert mußten Fürsten von ihnen Geschütze entleihen. Nur der Staat des deutschen Ordens in Preußen machte schon im 14. Jahrhundert hiervon eine Ausnahme. Aber dieser besaß auch im Gegensatz zu allen anderen Territorien eine vorzüglich geordnete und zentralisierte Verwaltung, die ihm bedeutende finanzielle Mittel zur Verfügung stellte. Erst die Entwicklung des burgundischen Staatswesens ein halbes Jahrhundert später kann ihm an die Seite gestellt werden.[1])

[1]) Von Westen nach Osten haben sich allmählich in Niederdeutschland Herstellung und Besitz von Geschützen und Pulver verbreitet. In Aachen wird eine eiserne Donnerbüchse 1346 erwähnt, Hansen i. Städtechron. 20 S. 256 Anm. 4; in Bremen werden Pulverbüchsen vielleicht schon 1358 verwendet, v. Bippen, Gesch. Bremens I S. 209 Anm. 2; Braunschweig besaß 1368 anscheinend noch keine, Städtechron. VI S. 194 Anm. 2; für Lübeck macht Fock, Rügensch-pommersche

Es ist verständlich, daß die Hanse den Versuch machte, durch Statut den Besitz von Pulvergeschützen, des neuen zukunftsreichen Machtmittels, sich vorzubehalten. Sie beschloß 1385, daß in keiner Stadt Geschütze für solche gegossen werden sollten, die außerhalb der Städte angesessen seien. Die preußischen Städte jedoch erklärten, in dieser Hinsicht vom Willen ihrer Herrschaft abhängig zu sein.[1])

Noch durch das ganze 15. Jahrhundert aber standen der skandinavische Norden und der slawische Osten an Geschützbesitz unendlich weit hinter Deutschland zurück. Die nordischen Herrscher mußten ihre Pulvereinkäufe in den Hansestädten machen.[2])

Der Geschützguß muß im 15. Jahrhundert sehr lebhaft in den Städten gewesen sein, in den Seestädten noch besonders wegen der notwendigen Armierung der Schiffe. Sich mit einem möglichst zahlreichen Geschützmaterial zu versehen, diese Politik wurde von zahlreichen Städten konsequent mit großem Aufwand an Mitteln durchgeführt.[3])

Geschichten, III S. 263 ff., wahrscheinlich, daß Pulver und Büchsen in den sechziger Jahren verwendet wurden. In den folgenden Jahrzehnten erscheint Lübeck für den Geschützguß als ein Platz, wo die Nachbarstädte ihren Bedarf einkaufen, ähnlich wie Flandern es war, vgl. Hamb. Kämm. Rechn. I S. 165, 287, 385, Meckl. UB. 19 S. 476. Seit den achtziger Jahren gefiel sich der Geschützguß der Städte jahrzehntelang in der Herstellung bronzener Monstergeschütze riesiger Größe, deren praktische Gefährlichkeit gleich Null, deren Bewegungsfähigkeit sehr gering war, die Produkte der Begeisterung an dem neugewonnenen furchtbaren Kampfmittel waren, Limburger Chronik i. Monum. Germaniae, deutsche Chron. IV S. 86, Jähns, Gesch. der Kriegswiss. S. 787, 791.

[1]) HR. 1. II n. 293 § 4; 294, 298 § 3.

[2]) Vgl. über Einzelheiten Daenell, Gesch. d. Hanse, S. 200 f., Voigt, Gesch. Preußens VII S. 171, HR. I. VII n. 210 § 2, Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903 S. 150, HR. 2. VI n. 430 u. Anm. 1, S. 465 Anm. 2. Für Finnland war Reval der Markt auch hierfür, Livl. UB. VIII n. 829 u. Anm. 1, vgl. Hans. UB. VI n. 104, Livl. UB. IX n. 361 Nachschr., X S. 409 Anm. 5.

[3]) Vgl. für Braunschweig 1414—1421 Städtechron. VI S. 245 ff. Über Nürnbergs Armierung 1449 Städtechron. II S. 289 ff.: 100 Geschütze auf den Türmen, unter den Toren bereit zum Ausrücken 6 einspännige Wagenbüchsen, 30 dreispännige Karrenbüchsen, 6 Schirmbüchsen, dazu in den Vorwerken Hauptbüchsen und sonst noch zahlreiche Feuerwaffen und daneben noch Wurfgeschütze, wie sie vor dem Aufkommen des Pulvers üblich gewesen. Doch war die Kenntnis der Herstellung dieser im Verschwinden. Über Kölns Armierung 1473 Städtechron. 14 S. 827, 830. Nach einem Inventar bei Ennen,

Die technischen Helfer und Berater der Städte im Geschützwesen, die auch den Guß beaufsichtigten, die Geschütze verwalteten, waren die Büchsenmeister, städtische Beamte, die entweder lebenslänglich mit Pensionsberechtigung oder auf Zeit angestellt wurden. Sie waren oft zugleich die Geschützgießer selbst.[1]) Auch diese geschulten Kräfte befanden sich zunächst in städtischen Diensten, erst allmählich suchten auch Fürsten solche an sich zu ziehen.

Aber lange Zeit noch waren es nicht die Vermehrung des fürstlichen Geschützbesitzes oder die wachsende Gefährlichkeit der Geschütze, was die Städte zu stärkeren Befestigungsbauten veranlaßte, sondern augenblickliche Beunruhigungen durch Gerüchte, durch fürstliche Truppenzusammenziehungen u. a. Die städtische Befestigung erstreckte sich über den Mauerring erheblich hinaus in Gestalt der Landwehren und Warten. Die eigentliche Befestigung aber war ein fester Verband von Toren, Mauern und zahlreichen teils geschlossenen, teils nach der Stadtseite offenen Türmen.[2]) Mutwillige Beschädigung der Stadtmauer war mit den schwersten Strafen bedroht.[3])

Die zunehmende Besorgnis der Städte vor fürstlichen Anschlägen gegen ihre Freiheit belebte unter ihnen im Rahmen der Territorien, aber auch unter sonst durch gleiche Interessen einander nahestehenden das Streben nach Vereinigung, um verbunden mit größerem Nachdruck, erforderlichenfalls mit den Waffen fürstliche Angriffe auf die Privilegien und die Selbständigkeit einer Genossin abwehren zu können. Nur in der weitgehenden Unabhängigkeit von ihren Herren sahen die Städte die Freiheit gewährleistet, nach

---

Gesch. Kölns, III S. 508 Anm. 2, konnte sich Köln 1446 mit Nürnberg durchaus an Artillerie messen.

[1]) Vgl. Städtechron. 24 S. 43, Magdeb. UB. III Nachträge n. 57, 58, II n. 675, Städtechron. 24 S. 44. Über die Tätigkeit des Büchsengießers Heisterbom in Braunschweig Städtechron. VI S. 246f. Der Lohn der Büchsengießer war sehr hoch.

[2]) Türme, Wichhäuser, Rundeele als Teile der Kölner Stadtbefestigung 1418 erwähnt, auf deren Armierung mit Büchsen und kundigen Schützen besonderes Gewicht gelegt wurde, Städtechron. 13 S. 117.

[3]) Gengler, Stadtrechtsaltertümer, S. 14ff.; in Dortmund gew. Bußgelder zum besten der Stadtmauer bestimmt, Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. LXXXV; in Bremen und Riga verlangte die Bursprache, daß jeder in seinem Testament zur Befestigung der Stadt etwas aussetze, Napiersky, Quellen d. rig. Stadtrechts S. 235 § 82.

Gefallen und Bedürfnissen ihre wirtschaftspolitischen Aufgaben zu lösen. Auch die kleineren und größeren Städtebünde und die Bündnisbestrebungen der Hanse wollten am letzten Ende für ihre Mitglieder die Wahrnehmung ihres Hauptberufs, des Handels, verbessern. Darin bestand der höhere volkswirtschaftliche Wert dieser Bündnisse.

Es ist schwer zu entscheiden, ob die Fürsten oder die Städte in Niederdeutschland sich zuerst Übergriffen des anderen Teils ausgesetzt fühlten. Doch darf nicht übersehen werden, daß bis in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts die Macht der Städte im Wachsen war, daß beim Fürstentum sich die zunehmende Besorgnis einstellte, sie möchten sich gänzlich aus ihren Untertanenverhältnissen losreißen. Machtpolitische Ziele, das Streben, der politisch herrschende Faktor zu sein, beseelten die oberdeutschen Reichsstädte in ihrem Ringen mit Fürstentum und Ritterschaft.[1]) Zuzeiten stehen diese Vorgänge in erkennbarer Wechselwirkung mit der Entwicklung des fürstlich-städtischen Verhältnisses in Niederdeutschland. Von vorbildlichem Einfluß hier waren jedoch die Niederlande, insbesondere im Zusammenhang mit dem Aufwachsen der burgundischen Macht.

Die mächtigen Fortschritte, die in Brabant, Flandern, im Bistum Lüttich die Städte in der Richtung auf Unabhängigkeit gegenüber ihren Herren im 14. Jahrhundert gemacht hatten,[2]) ließen jedoch dort die Fürsten zur Zuflucht aller derjenigen Elemente allmählich werden, die von der Übermacht der städtischen Entwicklung sich beengt oder erdrückt fühlten. Es wuchsen Macht und Verlangen der Fürsten, ihre Oberherrschaft über ihre Städte stärker geltend zu machen. Noch im 14. Jahrhundert kam es in Flandern darum zu den ersten Kämpfen. Wie aber die Machtstellung gerade der flandrischen Städte das Ideal der Hansestädte war, so wurden die Bestrebungen der burgundischen Herrscher, ihre Städte zu beugen, ihre Länder zu zentralisieren, später vorbildlich für die niederdeutschen Fürsten.

Ein Zeichen der zunehmenden Spannung der Gegensätze in Niederdeutschland ist es, daß die Landfriedensvereinbarungen zwischen Fürsten und Städten seit dem Scheitern des großen west-

[1]) Vgl. auch die charakteristischen Worte Ulms 1379 an Nördlingen Deutsche Reichstagsakten I n. 141.

[2]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens II S. 162 u. Anm. 2, 178, 186, 192 f.

fälischen Landfriedens 1387 ziemlich allgemein in Verfall zu geraten begannen. Um dieselbe Zeit starb eine Anzahl Fürsten, deren die städtischen Chroniken wegen ihrer strengen Gerechtigkeit gegen die adligen Straßenräuber und ihrer freundschaftlichen Haltung gegen die Städte voll Lobes gedenken. Spätere Herrscher fanden sie nicht mehr zu rühmen. Da galten die Fürsten schlechthin den Städten als Feinde, die auf der Lauer lagen, sie zu schädigen und zu mindern. Schon im ausgehenden 14. Jahrhundert war dies ihre Grundanschauung. Eine nervöse Angst griff mehr und mehr bei den Städten Platz. Was auch immer geschah, sie vermuteten, daß es in irgendeiner Weise Pläne zur Verminderung ihrer Selbständigkeit enthalte. Die Landesherren seien ganz allgemein den Städten ungünstig und warteten nur auf gute Gelegenheit, sie zu verderben, erklärte Lübeck 1407.[1])

War nun auch diese Auffassung der Städte damals noch übertrieben,[2]) so trug sie doch neben den Landfriedenszwecken dazu bei, zahlreiche Vereinigungen unter den Städten in engeren Kreisen herzustellen oder aufzufrischen. Stralsund, Greifswald, Anklam, Demmin erneuerten seit dem Ausgang des 14. Jahrhunderts dauernd ihr Bündnis. Die Städte der Altmark waren durch ein solches untereinander eng verbunden, ebenso Erfurt, Mühlhausen und Nordhausen, auch Halberstadt, Quedlinburg und Aschersleben, oder Göttingen, Einbeck und Nordheim, Deventer, Kampen und Zwolle, Lübeck und Hamburg u. a. m. Außerdem begann ein Streben nach Herstellung umfassenderer Einungen, nach Beherrschung größerer Gebiete durch solche. Im sächsischen Städtebund, im Bündnis der wendischen Städte, in den hansischen Bündnisbestrebungen kommt es zum Ausdruck.

Es ist nicht zu verkennen, daß es die Tatsache der städtischen Bünde, die Besorgnis, von den Städten überflügelt zu werden, der Herrschaft über ihre Städte völlig verlustig zu gehen, war, was die Fürsten zu schrofferer Haltung, dann auch zu Versuchen eigener Vereinigungen gegenüber den Städten führte. Die großen Erfolge der niederdeutschen Städte im Kampf mit Dänemark und Norwegen 1368—1370, der Sieg der oberdeutschen über die fürstlich-adlige Koalition bei Reutlingen 1377, der augenblickliche Sturz

[1]) Städtechron. 26 S. 417.

[2]) Vgl. z. B. Städtechron. VI S. 93.

der Herrschaft Graf Ludwigs II. von Flandern 1379 durch die Demokratien seiner drei großen Städte, der rheinisch-schwäbische Städtebund 1381 und dazu so manches andere versetzten die Fürsten in lebhafte Unruhe. Für sie waren die Städte der angreifende Teil. An positiver Macht waren diese jedoch zu keiner Zeit, und je später um so weniger, dem Fürstentum gleichwertig. Aber ihre Macht wurde von den Fürsten noch lange Zeit überschätzt. Den Städten selbst war diese Tatsache auch wohl nicht unbekannt. Lübeck wies 1406 seine Bürger darauf mit vollster Deutlichkeit hin, man halte in fürstlichen Kreisen die Macht der Stadt für größer, als sie in Wahrheit sei.[1])

Die einzelnen Städte machten es vor allem zum Grundsatz, von allen ihren Angelegenheiten Fürsten möglichst ganz fernzuhalten. In den Städten lübischen Rechts war es selbst keinem Ritter gestattet, sich niederzulassen, wenn er seine früheren Beziehungen aufrecht erhielt. Nur wenn er sich seiner Lehen entäußerte, standen ihm Bürgerrecht und Ratsfähigkeit offen. Überhaupt sollten weder Bürger, noch besonders Mitglieder des Rats in irgendeinem Verhältnis zu Landesherren stehen, Ämter von ihnen annehmen, ihre Räte werden, Höfe oder Lehngüter von ihnen besitzen. Erst seit dem Ausgange des 14. Jahrhunderts zeigten sich diese Tendenzen schärfer, waren jedoch nicht beschränkt auf die Städte lübischen Rechts.[2]) Und noch vor Schluß des Jahrhunderts stellte die Hanse für ihren Mitgliederbereich das Statut auf, daß Fürsten in keinerlei städtische Angelegenheiten hineingezogen werden dürften.[3])

Die wilden Kämpfe zwischen beiden Ständen, die seit 1387 Oberdeutschland erschütterten, 1388 zur Niederlage der schwäbischen Städte bei Döffingen, der rheinischen bei Worms führten, weckten zum erstenmal einen kriegerischen Widerhall in Norddeutschland. Verbündet mit einer großen Anzahl Fürsten und Ritter warfen

---

[1]) Städtechron. 26 S. 402 § 50.

[2]) Vgl. HR. 1. IV n. 40 § 12, Städtechron. 26 S. 399 § 22, Pyl, pommersche Gesch. Denkm. III S. 47, Crull i. Hans. Gesch. Qu. II S. XVII, Lange, Rostocker Verfassungskämpfe, Rost. Gymnas. Progr. 1888 S. 12 u. Anm., Barthold, Gesch. v. Rügen u. Pommern, III S. 296 Anm. 3. Vgl. für Dortmund Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. 78 § 48, dazu über die Stellung verschiedener erster Familien der Stadt das. S. XLIII, LXXXVIII.

[3]) Vgl. oben S. 330. Berufungen darauf vgl. z. B. HR. 2. V n. 443 § 146, VI n. 145.

sich Erzbischof Friedrich von Köln und Graf Engelbert III. von der Mark auf das reichsfreie Dortmund. Anderthalb Jahre lang, 1388 bis 1389, bedrängten sie die Stadt. Aber weder erfüllten sich ihre Hoffnungen, daß der Ausbruch innerer Unruhen die Kräfte der Bürgerschaft zersplittern und lähmen werde, denn einmütig stand sie gegen den Feind vor den Toren zusammen, noch zwangen die schon vorhandenen finanziellen Schwierigkeiten die Stadt zum Nachgeben. Das Aufsehen, das dieser Angriff in den Hansestädten machte, war groß. Doch verhielten sie sich sehr zurückhaltend. Der Hansetag 1388 bevollmächtigte Lübeck und Hamburg zu vermittelnden Schritten zwischen den Kämpfenden. Aber solche wurden ernstlich nicht unternommen. Im folgenden Frühjahr ersuchte Dortmund die Hanse um ein Darlehen von 9000 Gulden mit der Bitte um Geheimhaltung seines Gesuchs, damit seine finanzielle Notlage den Fürsten nicht bekannt werde. Lübeck, Stralsund, Deventer, Zwolle u. a. Städte liehen der Stadt größere Summen.[1]) In allem Wesentlichen aber blieb Dortmund auf seine eigene Kraft angewiesen. Es nahm u. a., nicht wunderbar bei seinen engen Beziehungen zu England, auch 30 englische Bogenschützen in Dienst, die sich sehr gut bewährten. Umsonst waren alle Anstrengungen der Fürsten. Sie mußten im November 1389 die Fehde aufgeben und vertrugen sich mit der Stadt.[2]) Die Widerstandskraft der Befestigungswerke und die einmütige Entschlossenheit der Bürgerschaft einer einzelnen Stadt hatten sich einem Fürstenbunde gegenüber glänzend bewährt. Dortmund hatte seine Reichsfreiheit behauptet. War das Selbstgefühl der niederdeutschen Städte durch die furchtbare Niederlage der Genter bei Roosebeke 1382, die Unterwerfung Gents unter die Herrschaft Philipps des Kühnen von Burgund 1385 und durch den eben erfolgten Zusammenbruch des großen oberdeutschen Städtebundes wahrscheinlich herabgestimmt worden, das Beispiel Dortmunds hob ihre Zuversicht wieder. Doch führten die großen Opfer und Kriegsanstrengungen den Zusammenbruch der Finanzen Dortmunds herbei.

---

[1]) HR. 1. III n. 380 § 1, 391, 400, 423 § 3, 431 § 5, IV n. 639, Hans. UB. IV S. 410 Anm. 1, n. 1083, 1084.

[2]) Städtechron. 20 S. 251 ff., 276 ff., 26 S. 15 f., 31 f., Rübel, Dortm. Finanz- u. Steuerwesen, S. 26 f., 46 f., Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. XLVII f., Lindner, Gesch. des Deutschen Reiches unter König Wenzel II S. 79 ff.

Bald erhielt diese erste Fürstenverbindung gegen eine niederdeutsche Stadt eine Ergänzung in einem anderen Gebiet. In kühner Politik hatte die Stadt Lüneburg im Anfang der siebziger Jahre den Askaniern in ihrem Ringen mit den Braunschweiger Welfen zum Besitz des Herzogtums Lüneburg verholfen und durch fortgesetzten engen Anschluß an sie so große Vorteile erworben, daß es sich fast unbeschränkter Freiheit rühmen konnte. Auch als es 1388 zu neuem Kampf zwischen beiden Häusern kam, hielt Lüneburg zunächst die Partei der Askanier. Aber nach der unglücklichen Schlacht bei Winsen vollzog die Stadt unter Führung seines Bürgermeisters Dietrich Springintgut und mit voller Beistimmung der stadtleitenden Kreise rücksichtslos einen vollständigen Frontwechsel. Es vertrug sich mit den Braunschweiger Herzögen Heinrich und Bernhard und sicherte sich dadurch den Fortbesitz seiner großen Freiheiten. Die Askanier aber verloren infolgedessen wieder die Herrschaft im Lande Lüneburg.

Aber die neuen Herren vergaßen der Stadt ihre Haltung nicht. Sie mußte auf der Hut sein. Am 20. September 1392 nötigte sie ihnen jenen berühmten Landfriedensvertrag, die Sate, auf. Lüneburg vereinigte die Stände des Landes zu seinem Schutz gegen die Herzöge in einem Bündnis und brachte dafür große finanzielle Opfer. Die Herzöge mußten die eigentliche Regierungsgewalt in die Hand der Ritterschaft und der drei Städte Lüneburg, Hannover, Ülzen legen. Der Friede war mit besonderer Rücksicht auf die Stellung und Verkehrsinteressen der Stadt Lüneburg gesichert.[1]) Aber Lüneburg hatte den Bogen allzu straff gespannt. Die Herzöge suchten alsbald die Ritterschaft gütlich oder mit Gewalt auf ihre Seite zu ziehen, die Sate zu sprengen, Lüneburg zu isolieren.

Die Hochzeit des ehemaligen Schwedenkönigs Albrecht von Mecklenburg, der selbst nur mit Bitterkeit Lübecks und der Hansestädte gedachte, mit der Schwester der lüneburger Herzöge gab im Februar 1396 Anlaß zu einer Fürstenzusammenkunft in Schwerin, deren Folge der Abschluß eines Kriegsbündnisses zwischen beiden Häusern war. Alsbald verbreitete sich in den Hansestädten das gewiß nicht unbegründete Gerücht, daß in Schwerin die Fürsten Verabredungen gegen ihre Freiheiten getroffen hätten. Auf der Rückreise

[1]) Daenell, Gesch. der Hanse, S. 52f. Detmar tut der Sate zu 1394 Erwähnung, Städtechron. 26 S. 56.

bemächtigte sich Herzog Heinrich von Lüneburg durch Überfall Ülzens und nahm sogleich von dort aus die offenen Feindseligkeiten gegen Lüneburg auf, als deren Endziel sie die Vernichtung der Selbständigkeit der Stadt aussprachen. Hannover, wie es scheint auch die altmärkischen Städte ergriffen für Lüneburg Partei. Die preußischen aber lehnten, wie 1389 Dortmund gegenüber, jede Parteinahme mit Rücksicht auf ihre eigne mächtige Landesherrschaft ab. Dagegen traten Lübeck und Hamburg aufs wirksamste für ihre bedrängte Genossin ein, brachten ein Heer auf, fielen ins Land ein, stellten vor allem die wichtige kommerzielle Verbindung mit Lüneburg wieder her und sicherten den Verkehr durch militärischen Schutz. Ihr energisches Vorgehen hatte zur Folge, daß schon im August 1396 die Herzöge auf einen Stillstand eingingen. Am 21. Oktober 1397 erfolgte ein Friedensschluß, der die Herzöge nötigte, die inzwischen vor Hannover und Ülzen erbauten Schlösser wieder preiszugeben und den Städten drei wichtige Festen des Landes auf 10 Jahre zu verpfänden; Lübeck besetzte Lüdershusen, Hamburg Harburg, Lüneburg Blekede.[1]) Die Sate aber wurde stillschweigend aufgegeben. Der unerhörte Versuch Lüneburgs, mit Hilfe der Stände des Landes die Herzöge mattzusetzen, war fehlgeschlagen.

Fast erscheint es befremdlich, daß die Fürsten die Zeit der Verwirrung und Schwäche der hansischen Gemeinschaft im ersten und zweiten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts nicht ausnützten zu einem Vorstoße gegen die Städte. Und dies um so mehr, da 1408 die schwere Niederlage der Lütticher bei Othée durch den Bischof-Administrator Johann von Baiern die erste Demütigung eines der trotzigsten und selbstherrlichsten niederländischen Gemeinwesen, Lüttichs, nach sich gezogen hatte.[2]) Als die Hanse seit 1416 sich wieder vereinigte, war es zunächst ihre Kerngruppe, die wendischen Städte, die auf die Erneuerung ihrer Bündnisse von 1399 und 1402 alsbald zurückkam.[3]) Am 25. Januar 1417 schlossen Lübeck, Lüneburg, Rostock, Wismar, Stralsund und Greifswald auf fünf Jahre ein neues Bündnis. Streitigkeiten unter den verbündeten Städten

[1]) Daenell, Gesch. der Hanse, S. 180ff., Detmar i. Städtechron. 26 S. 97 u. die Anm.

[2]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 326ff.

[3]) HR. 1. VI n. 262 § 167. 1, 319 § 45. 6, vgl. I n. 376 § 27, Hans. UB. V n. 366, 535, HR. 1. V n. 116. Oben Band I S. 141.

sollten ohne Zuziehung von Herren geschlichtet werden, eine von einem Landesherrn bedrohte Genossin durch die anderen Städte unterstützt werden, auch mit Waffengewalt, andererseits keine der verbündeten einem Herrn entsagen ohne vorher eingeholte Zustimmung der anderen u. a.[1])

Die wendischen Städte waren sodann die eigentlichen Träger des Vorschlags eines allgemeinen hansischen Bündnisses, einer Tohopesate. Die Unterlage dafür gaben ihre eigene enge Verbindung und das ausgedehnte Bündnis der sächsischen Städte, das seit den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts als eine Einrichtung von Dauer in die Erscheinung getreten war zur Abwehr der Feindseligkeiten der welfischen Fürsten.[2]) Auf dem Hansetage zu Lübeck im Juni 1418 wurde der Entwurf der ersten Tohopesate der Hansestädte hergestellt. Ihre Dauer sollte zwölf Jahre betragen. Ihre Bestimmungen entsprachen im allgemeinen denen der wendischen Bündnisse. Bei Anfällen von Fürsten sollten zunächst vier bis acht Nachbarstädte der angegriffenen Stadt auf deren Wunsch Frieden und Versöhnung herzustellen versuchen und erst, wenn dies erfolglos, die Gesamtheit jenen Feindschaft ankündigen. Die Fehdeerklärung von Städten an Fürsten wurde an die Zustimmung von vier hansischen Nachbarstädten geknüpft. In der Mannschaftsmatrikel waren Lübeck, Köln, Hamburg und Bremen am höchsten, zu je 20 Wappnern und 6 Schützen, angesetzt.[3])

Aber das Schicksal dieser Tohopesate ist ungewiß. Die preußischen Städte lehnten den Beitritt dazu 1419 überhaupt ab.[4]) Die sächsischen Städte erneuerten am 21. April 1426 auf drei Jahre ihr eignes umfassendes Bündnis zur Abwehr fürstlicher Gewalt, innerstädtischer Verfassungskämpfe u. a. und regelten bei dieser Gelegenheit eingehend auch ihr Verhältnis zum hansischen Bundesleben.[5]) Und ein Jahr später schlossen der sächsische und der wendische Städtebund zum erstenmal ein Bündnis miteinander zu gegenseitiger Unterstützung. Den wendischen Städten war dasselbe

---

[1]) HR. 1. VI n. 338.

[2]) Hänselmann i. Städtechron. VI S. 460ff., Bode i. Forsch. z. deutsch. Gesch. II S. 220ff.

[3]) Hans. UB. VI n. 170, 1 Wappner zu 3 Pferden = 2 gewappneten Fußgängern gerechnet, vgl. V n. 366 § 2, IX n. 757 § 5, 6.

[4]) HR. 1. VII n. 13 § 5.

[5]) Hans. UB. VI n. 624.

auch deshalb wertvoll, weil es ihnen in dem Kriege gegen König Erich von Pommern, den sie eben begonnen hatten, den Rücken sicherte.[1])

Sicherlich hielten auch andere Städte, die mächtige Landesherren über oder um sich hatten, Vorsicht für geboten gegenüber den hansischen Bündnisbestrebungen. So betonte Köln in dieser Hinsicht einmal, daß die Hansestädte im Westen sich nicht der Bewegungsfreiheit und Unabhängigkeit erfreuten wie die wendischen, sondern mehr Rücksicht auf die Landesherren nehmen müßten.[2]) Das ist für die Aufnahme der hansischen Bündnispläne im Westen und Osten stets in Anschlag zu bringen. Wie aber sollten sich die Städte eines Fürsten verhalten, der gegen eine andere Hansestadt Fehde unternahm? Sie wurden dadurch in einen Konflikt zwischen der Pflicht gegen den Landesherrn und gegen die verbündete Genossin versetzt. Schon im 14. Jahrhundert galt es als hansisches Statut, daß eine Hansestadt niemanden im Kampf gegen eine andere Hansestadt unterstützen, daß keine Hansestadt eine andere feindlich behandeln dürfe.[3]) Vielmehr sollte nach hansischer und wendischer Auffassung eine der anderen behilflich sein. Aber dies war in Wirklichkeit nicht durchzuführen. Der sächsische Städtebund verlangte daher 1426 von seinen Mitgliedern wenigstens strenge Neutralität.[4]) Und die Hanse selbst sprach sich 1470 für die Gesamtheit ihrer Mitglieder ebenso aus.[5])

Daß wenigstens die Hauptgruppen der Hanse die 1418 vorgeschlagene Tohopesate als bestehend betrachteten, dürfte daraus hervorgehen, daß nach Ablauf der zwölf Jahre der Hansetag zu Lübeck im Januar 1430 auf ihre Erneuerung zurückkam mit der Begründung, „uppe dat men weten moghe, wat profites unde vromen de henze inbringe.“[6]) Es lag den wendischen Städten daran, eine erneute und verstärkte Sicherung ihres Rückens im Kampf gegen den Norden zu gewinnen. Die sächsischen aber, die 1429 ihren Bund auf drei weitere Jahre erneuert hatten, suchten die Hilfe der anderen zur Abwehr des furchtbaren Vorstoßes der

[1]) Vgl. oben Band I S. 230f.
[2]) Hans. UB. VIII n. 475 § 4.
[3]) Vergl. auch Hans. UB. VI n. 270 § 1, 421.
[4]) Hans UB. VI n. 624 § 3, vgl. dagegen noch IV n. 755 § 4.
[5]) Hans. UB. IX n. 757 § 10.
[6]) HR. 1. VIII n. 712 § 18—23.

Hussiten,[1]) der abenteuerliche, widersinnige Gerüchte in den Städten hervorrief, daß die Fürsten mit hussitischer Hilfe die Städte knechten wollten. Jene Bedrohung und diese Furcht bewirkten in den thüringischen und niedersächsischen, den märkischen und selbst entfernteren Städten gleichzeitig zum erstenmal eine lebhafte Tätigkeit an ihren Befestigungen. Gräben mit außerhalb vorgelegten Wällen vor allem wurden gebaut.[2]) Es war etwas Neues, das damit in der Befestigungskunst der nieder- und mitteldeutschen Städte auftrat.

Aber auch 1430 wurde eine allgemeine hansische Tohopesate nicht förmlich abgeschlossen. Doch faßte der Hansetag 1434 den einträchtigen Beschluß, wenn eine Hansestadt in ihren alten Privilegien, Freiheiten und löblichen Gewohnheiten verkürzt werde, wollten alle gemeinsam für sie eintreten.[3])

Inzwischen hatte die burgundische Macht ihren Siegeszug über die Niederlande angetreten und dort einen Staatsbau mit wesentlich stärkerer und wachsender Betonung der monarchischen Gewalt zu errichten begonnen. Die holländischen und brabantischen Städte hatten sich ihr schnell untergeordnet und waren gefügige Untertanen geworden. Die Selbstherrlichkeit der flandrischen sank, von der Hanse selbst nicht bemerkt, ohne Katastrophen. Als aber Brügge sich 1436 gegen Herzog Philipp den Guten empörte, wurde es von diesem zur Unterwerfung und zum Verzicht auf wesentliche Vorrechte gezwungen.[4]) Aber nicht dies Ereignis machte auf die Hanse solchen Eindruck, daß sie seit Beginn der vierziger Jahre mit Eifer auf den Gedanken an eine Tohopesate zurückkam. Im März 1440 hatten endlich die Städte und die Ritterschaft Preußens den verhängnisvollen Schritt getan, den Bund wider Gewalt gegen den Orden geschlossen.[5]) Es war die Absage eines ganzen Landes an seine Herrschaft, und die großen Städte spielten dabei die Hauptrolle. Die Tat machte in den fürstlichen Kreisen ungeheures Aufsehen, wies sie mit Nachdruck darauf hin, ihre Untertanen sich nicht über den Kopf wachsen zu lassen, ähnlichem bei sich vorzubeugen. Die Hanse scheint eine Gegenbewegung der Fürsten für

[1]) Vgl. oben Band II S. 459f.
[2]) Korner, hg. von Schwalm, S. 499, 503f., 508.
[3]) HR. 2. I n. 195, 321 § 38.
[4]) Vgl. oben Band I S. 378, vgl. S. 86f.
[5]) Vgl. oben Band II S. 157.

möglich gehalten zu haben. Auf dem Hansetag zu Lübeck im März 1441 wurde abermals der Abschluß einer Tohopesate in Erwägung gezogen für den Fall, daß ein Herr eine Stadt überfalle. Aber zwei Jahre gingen noch mit Verhandlungen darüber hin,[1]) bis endlich verschiedene dicht aufeinander folgende Unternehmungen der Fürsten die Städte vorwärtstrieben.

1442 nötigte Kurfürst Friedrich II. seine Hauptstadt Berlin-Kölln, sich ihm zu übergeben und auf ihre Selbstherrlichkeit zu verzichten. Ein Verbot aller Bündnisse innerhalb und außerhalb des Landes für seine märkischen Städte war sein nächster Schritt. Eingeschüchtert zogen sich die märkischen Städte von der Hanse zurück. Es war der erste wirkliche Sieg, den ein niederdeutscher Fürst über die Städte seines Landes errang. Er mußte ermunternd auf die anderen Landesherren wirken. In der Tat wurden gegen Kolberg, Rostock, Lüneburg Feindseligkeiten von ihren Herren begonnen, Magdeburg und Halle gerieten in solche mit Herzog Heinrich von Braunschweig-Wolfenbüttel. Und in Preußen arbeitete Hochmeister Konrad von Erlichshausen klug und mit Erfolg daran, seine Städte zu isolieren, auch ihren Zusammenhang mit der Hanse zu lockern.

Viel größere Gefahr schien jedoch zu drohen, als die niederdeutschen Fürsten, vielleicht auf Veranlassung des brandenburgischen Kurfürsten, Fühlung untereinander und mit König Christof von Dänemark zu suchen begannen, der mit Hülfe der wendischen Städte jüngst erst Herr im eigenen Lande geworden war. Auch dieser war wie der Hohenzoller Friedrich II. Mitglied eines oberdeutschen, des wittelsbachischen Fürstenhauses.[2]) Es ist bezeichnend, daß gerade sie die Träger einer antistädtischen Politik höheren Stils in Niederdeutschland wurden. Der Fürstenbund, den Friedrichs II. Bruder Albrecht Achilles gerade in Oberdeutschland hergestellt hatte, mochte ihnen als Vorbild vorschweben.[3]) Das Bewußtsein ihrer gemeinsamen Interessen den Städten gegenüber ward nun auch bei den niederdeutschen Fürsten lebendiger. Im Februar 1443 fand zum erstenmal eine Versammlung von Fürsten in Wilsnack statt,

[1]) HR. 2. VII S. 702 f., II S. 438 u. Anm. 1, 2, Lüb. UB. VIII n. 14.

[2]) Über ihn vgl. oben Band I S. 327.

[3]) Vgl. von der Ropp, Die Hanse und die deutschen Stände, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1886 S. 43.

König Christof und Kurfürst Friedrich an ihrer Spitze, um sie die Herzöge Heinrich von Mecklenburg, Wilhelm und Heinrich von Braunschweig und mehrere andere. Die Rivalität der Fürsten mit Lübeck in Fragen der Ostseepolitik kam hier in interessanter Weise zum Ausdruck.[1]) Höchstwahrscheinlich wurden von der Versammlung Mittel und Wege beraten, um die Städte zu demütigen. Ein Neues trat hiermit in die Erscheinung, denn dieser Fürstentag eröffnet die lange Reihe solcher Zusammenkünfte, und an ihnen beteiligten sich meist auch die dänischen Herrscher. Das Fürstentum Niederdeutschlands begann sich fortan zusammenzuschließen mit der Tendenz gemeinsamer Bekämpfung der Städte. Und mit der nun wachsenden Spannung zwischen diesen beiden Mächten Hand in Hand ging eine sehr starke Zunahme der Räubereien und Übergriffe des Adels gegen die Bürger der Städte und ihre Güter.

Die Städte aber ergriffen 1443 schnell die nötigen Gegenmaßregeln zum Schutz der bedrohten Genossinnen. Die wendischen verlangten von Herzog Bogislaw von Pommern und Bischof Sigfried von Kamin die Einstellung ihrer Fehde gegen Kolberg und unterstützten, da dies nicht geschah, Kolberg, „ein merkliches Glied der Hanse", mit Geld und Truppen.[2]) Im Juni 1443 wandten die wendischen und sächsischen Städte gemeinsam von Lüneburg eine schwere Bedrohung durch die Fürsten ab und veranlaßten Anfang Juli eine Aussöhnung der Stadt mit ihren Herren, die von ihr durch eine Geldzahlung zufriedengestellt wurden.[3]) Die weitere Folge war am 30. August 1443 der Abschluß eines dreijährigen Bündnisses nach dem Muster der 1418 vorgeschlagenen Tohopesate zwischen den wendischen, pommerschen, märkischen und sächsischen Städten, also zwischen den verschiedenen Gruppen des wendisch-sächsischen Drittels der Hanse. Lübeck, Hamburg, Magdeburg sollten die Vororte sein.[4]) Kurz zuvor hatten auch die sächsischen Städte ihre alte Verbindung erneuert.[5]) Im selben Jahre gelang den

[1]) Vgl. oben Band I S. 340, vgl. S. 328.

[2]) HR. 2. II n. 687—689, III n. 45—48, 97, vgl. n. 55; Lüb. UB. VIII n. 179.

[3]) HR. 2. III S. 21 f., n. 37, S. 24, n. 44.

[4]) HR. 2. III n. 38, VII S. 705 u. Anm. 2, n. 472, 473, 476, 477, III S. 25 u. Anm. 1, 2, S. 31 u. Anm. 1—3, n. 59, S. 34, n. 68, vollständig gedruckt Lüb. UB. VIII n. 163.

[5]) HR. 2. III n. 60.

wendischen Städten dann auch noch die Aussöhnung Rostocks mit seinem Herzog,[1]) während sie Kolberg erst im Mai 1445 vermochten, ebenfalls durch Geld einen Frieden vom Herzog zu erkaufen.[2])

Noch ehe aber die Städte diese letzte Fehde beigelegt hatten, war es an anderer Stelle des hansischen Gebiets zum Ausbruch eines neuen schweren Zwistes gekommen, der jahrelang die Städte in Atem halten sollte. Erzbischof Dietrich II. von Köln versuchte, verbündet mit benachbarten Fürsten, seine Stadt Soest, mit der er seit Jahren schon in wachsendem Unfrieden lebte, in stärkere Abhängigkeit herabzudrücken. Dagegen stellte sich Soest unter den Schutz des Herzogs Johann von Kleve. Der große Gegensatz zwischen den Erzbischöfen von Köln und der klevisch-märkischen Macht, der seit langer Zeit die nordwestdeutschen Territorialverhältnisse beherrschte, bestimmte diese Parteinahme der Stadt. Die westlichen Städte gerieten in Unruhe. Es ward ihnen schnell deutlich, daß die Beugung Soests anderen Fürsten das Signal geben könne zu ähnlichen Unternehmungen gegen die Selbständigkeit ihrer Städte. Köln zwar beharrte auf dem Standpunkt voller Neutralität.[3]) Dortmund entzog sich sogar der alten ewigen Vereinigung, die zwischen ihm, Münster, Lippstadt, Osnabrück und Soest noch eben vor Ausbruch des Unfriedens bekräftigt worden war und trat auf die Seite des Erzbischofs, während Osnabrück und Paderborn neutral blieben. Münster und Lippstadt jedoch traten sofort offen auf die Seite Soests und rüsteten zum Kampf. Münster zwang mit Hülfe der Stände seinen bischöflichen Herrn, wenngleich nicht mit dauerndem Erfolg, der Teilnahme am Kampf gegen Soest zu entsagen.[4]) Die angrenzenden um Braunschweig gescharten Sachsenstädte schlossen am 1. Dezember 1444 ein engeres Bündnis untereinander. Göttingen, Einbeck, Nordheim erneuerten ihre alte Schutz- und Trutzverbindung.[5])

Auch die Kerngruppe der Hanse wurde durch die Bedrohung Soests in Bewegung gebracht. Aber der Vermittlungsversuch, den

---

[1]) HR. 2. III S. 41, n. 83—86, 189 § 8.

[2]) HR. 2. III S. 43, n. 90, 91, 94 §§ 1, 11, 100, S. 90, n. 186—198, Strals. Chron., hg. v. Mohnike u. Zober, S. 186, Lüb. Chron. b. Grautoff II S. 95.

[3]) Städtechron. 13 S. 188 u. Anm. 1.

[4]) Vgl. Hansen, Westfalen u. Rheinland, i. Publik. a. preuß. Staatsarchiven 34 S. 84*ff.

[5]) HR. 2. III n. 170—172, VII n. 480, III S. 156 Anm. 3.

Lübeck mit Unterstützung von Münster und Paderborn in Soest zwischen dem Erzbischof und dem Herzog Ende August 1445 unternahm, schlug fehl. Und nun verlangte der Erzbischof von der Hanse, Soest als unwürdig aus ihrer Gemeinschaft auszuschließen.[1])

Der Kampf Soests und um den Besitz der Stadt zog sich seit 1444 ohne Energie hin. Es war ein Glück für die Stadt, daß es dem Erzbischof nicht gelang, ihre Gemeinde gegen den Rat aufzuhetzen. Er sah sich inzwischen nach stärkerer Hülfe um. Zwar der Versuch, die Armagnacs im Elsaß als Hülfstruppen zu gewinnen, mißlang.[2]) Aber im Frühjahr 1447 wurde die Lage für Soest und Westniederdeutschland überaus ernst. Denn es gelang dem Erzbischof, die böhmisch-sächsischen Söldnerbanden, eine schlagfertige, beutegierige und kriegslustige Truppe von etwa 12 000 Mann, die Herzog Wilhelm von Sachsen für andere Zwecke gesammelt hatte, aber nicht verwenden konnte, zum Angriff auf Soest in seine Dienste zu ziehen.[3]) Unter gespanntester Aufmerksamkeit der nieder- und oberdeutschen Städte zog die Schar gegen Soest über Mühlhausen, Göttingen, Einbeck im Juni 1447 heran. Die Städte und Herren der Harzgebiete hielten sich bereit, ihre Raubgier von sich abzuwehren.[4]) Es war eine ungewöhnlich große Heeresmasse, aber Gerüchte und Schätzungen verdoppelten sie noch.

In denselben Tagen, am 10. Juni 1447, beschloß der Hansetag zu Lübeck eine Erneuerung der Tohopesate auf zehn Jahre. Alle Hansestädte sollten ihr angehören. Aber die preußischen Städte schlossen sich wie früher davon aus. Dagegen trat als Folge der augenblicklichen Kriegsnot die westliche Gruppe diesmal bei. Der Bund sollte vier Quartiere unter den Vororten Lübeck, Hamburg, Magdeburg-Braunschweig, Münster-Nymwegen-Deventer umfassen.[5]) Den Hülferufen Soests gegenüber beschränkte sich der Hansetag auf Mahnungen zum Frieden an beide Teile.[6])

[1]) HR. 2. III n. 202—204, S. 100 Anm. 1, 3, S. 101 Anm. 1, VII S. 712 Anm. 2, Städtechron. 20 S. 76.

[2]) Hansen a. a. O. 34 S. 75* f.

[3]) Hansen a. a. O. 34 S. 102* ff.

[4]) HR. 2. III S. 236, n. 331—334.

[5]) HR. 2. III n. 288 § 23 u. Anm. 1, VII S. 722, Lüb. UB. VIII n. 437 u. Anm.

[6]) HR. 2. VII n. 487 u. Anm. 1, III S. 174 Anm. 2, n. 288 § 2.

Indessen erhöhten die ersten Erfolge der böhmischen Söldner in Westfalen die Angst der Städte. Detmold fiel, Herford und Lemgo kauften sich durch große Summen von der Plünderung los, die westfälischen Städte, die es bisher offen oder geheim noch mit Soest gehalten hatten, sahen sich aufs schwerste bedroht und wechselten teilweise die Partei. Jedoch brach sich die stürmende Wucht der Böhmen in elftägigen Kämpfen an dem gut befestigten Lippstadt. Dann wandten sie sich Ende Juni zum direkten Angriff auf das lange nicht so gut geschützte Soest. Aber auch die Bezwingung dieser Stadt gelang ihnen nicht. Die Bürger, Männer und Weiber, wehrten die gefahrvollen Stürme mit verzweifelter Anstrengung ab. Dem Erzbischof fehlte es an Geld, die Böhmen zu befriedigen, Uneinigkeit brach aus, Proviantmangel trat ein, der Widerstand beider Städte erschütterte und verwirrte die Kriegszuversicht der Banden. Noch im Juli 1447 traten sie den Heimweg an.

Nicht um die allgemeinen Folgen, die der siegreiche Widerstand Soests für den Gang der deutsch-europäischen Politik hatte,[1]) handelt es sich hier. Allenthalben hob sich sofort das gedrückte Selbstgefühl der Städte, besonders natürlich in Westfalen. An die Unterzwingung Soests konnte der Erzbischof nun nicht mehr denken. Die Gefahr, die der städtischen Selbständigkeit im Nordwesten des hansischen Gebietes gedroht hatte, war vorübergezogen.[2]) Auch die Gerüchte, daß andere, den Städten übelwollende Fürsten, u. a. der Kurfürst von Brandenburg, die Böhmen in Dienst nehmen wollten gegen die Städte, bewahrheiteten sich nicht.[3]) Im Herbst 1447 aber war das Verhältnis zwischen Lübeck und König Christof aufs höchste gespannt, und nur sein plötzlicher Tod verhinderte offenbar einen Kampf, der sich um Lübeck gedreht und an der Seite des Dänenkönigs vielleicht den brandenburgischen Kurfürsten gesehen hätte.[4]) Dieser jedoch warf 1448 den Aufstand Berlins, das sich seiner vermehrten Obergewalt entziehen wollte, kurzerhand nieder[5])

[1]) Vgl. darüber Hansen a. a. O. 34 S. 110*ff.

[2]) Friede zwischen den Kämpfenden wurde erst Ende 1448 geschlossen, vgl. noch den Hilferuf Soests an die Hanse im Frühjahr 1448 HR. 2. VII S. 736 Anm. 3, III n. 345 § 65, 68.

[3]) Lüb. UB. VIII n. 447.

[4]) Vgl. Band I S. 338.

[5]) Priebatsch: Die Hohenzollern u. die Städte der Mark im 15. Jahrhundert, S. 89ff.

und schreckte dadurch seine anderen märkischen Städte für künftig von jeder äußeren Teilnahme an hansischen Angelegenheiten ab.

Eine Beruhigung der Gemüter in den Städten aber erfolgte auch nach 1447 um so weniger, da die Tat des Kurfürsten das Signal zum Ausbruch des oberdeutschen Städtekriegs gab. Er hatte als der erste Fürst in Deutschland gezeigt, wie man seiner widerspenstigen Städte Herr werden könne. Der Zusammenhang zwischen dem deutschen Fürstentum in Ober- und Niederdeutschland trat damals auffallend stark zutage. Die verbindenden Glieder aber waren die hohenzollernschen Brüder. Eine Fürstenzusammenkunft zu Coburg 1448 verschob den Zeitpunkt zum Losschlagen gegen das 1446 gestiftete Bündnis oberdeutscher Städte um ein Jahr, weil der Kurfürst mit Berlin beschäftigt, König Christof gestorben war und zwischen den niederdeutschen Fürsten und seinem Nachfolger dieselbe enge Verbindung wie mit jenem noch nicht hergestellt werden konnte. Aber diese wurde bald erzielt. Und nun schlug Markgraf Albrecht Achilles gegen Nürnberg los, ein neuer Städtekrieg brach in Oberdeutschland aus. Aufmerksam verfolgte man in Lübeck die Ereignisse. Wichtiges konnte vom Ausgang des Kampfes auch für die niederdeutschen Städte abhängen.[1]) Und die Haltung ihrer Fürsten schien Grund zu Befürchtungen zu geben. Im März 1449 vereinigte eine Zusammenkunft in Wilsnack eine Anzahl Fürsten und den neuen Dänenkönig Christian I. Beraten wurde zwar, soweit bekannt, zwischen ihnen über eine Unterstützung des Königs gegen Schweden. Sicher sind aber auch territorialpolitische Fragen, schon weil der Kampf in Oberdeutschland das allgemeine Interesse erregte, erörtert worden.[2]) Alsbald folgende Ereignisse ließen den Städten darüber keinen Zweifel. Die mecklenburgischen und pommerschen Fürsten verbündeten sich im August zur Bezwingung des Ungehorsams ihrer und der diesen nahestehenden Städte. Kurz darauf fand eine Beilegung des Streits zwischen Mecklenburg und Brandenburg durch fürstliche Vermittlung statt. Mit Erfolg suchten zur Besorgnis der

[1]) Vgl. lüb. Chron. b. Grautoff II S. 128. Die Angabe bei v. Kern, Der Kampf der Fürsten gegen die Städte i. d. Jahren 1449 u. 1450, i. Raumers hist. Taschenb. 4. F. 7 S. 127 Anm. 16 ist nicht belegt, auch nicht wahrscheinlich.

[2]) Vgl. oben Band I. S. 341.

Städte die Fürsten im mittleren Niederdeutschland engere Fühlung untereinander.[1])

Bereits Ende Juli 1449 in Bremen hatten die Hansestädte wieder ihre besondere Schutzverbindung — die Tohopesate von 1447 war also anscheinend bisher unvollzogen geblieben — in Erwägung gezogen.[2]) Im Dezember suchten die mecklenburgischen und pommerschen Städte untereinander festeren Zusammenhalt ihren Herren gegenüber.[3]) Auf ihre und der sächsischen Städte Anregung wurde auf der Septemberversammlung zu Lübeck 1450 eine neue Tohopesate vereinbart mit sechsjähriger Gültigkeit und Ausdehnung auch auf die westlichen Hansestädte, wie die Tohopesate 1447 geplant war. Am 9. April 1451 kam es zum offiziellen Vollzug dieses Bündnisses.[4]) Die gesamten vorpommerschen Städte bis Stettin hin aber schlossen im Juni einen besonderen Bund untereinander.[5]) Ein Grund, daß die Städte seit 1450 wieder zuversichtlicher auftraten, war der erfolglose Ausgang der Fehde in Oberdeutschland.

Die starke Spannung während des letzten Jahrzehnts zwischen beiden Ständen hatte in den Städten eine neue Periode stärkeren Ausbaus der Befestigungen mit sich geführt. Stralsund ließ verschiedene Tore und Wälle erbauen.[6]) Lüneburg entfaltete 1443—1446 eine bedeutende Tätigkeit an seiner Stadtbefestigung unter Leitung seines verdienten Bürgermeisters Johann Springintgut.[7]) Auch in Lübeck wurden verschiedene starke Türme zur Erhöhung des Schutzes der Tore und Wälle erbaut.[8]) Und namentlich Münster arbeitete 1447 mit fieberhaftem Eifer an der Verstärkung der seinigen.[9])

[1]) Vgl. von der Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jahrg. 1886 S. 46, Christensen, Unionskongerne, S. 178.

[2]) HR. 2. III n. 546 § 9.

[3]) HR. 2. III S. 440.

[4]) HR. 2. III n. 581, 582, VII n. 521, III n. 649 § 16, 652, S. 517 u. Anm. 1, n. 671, 677, 678, 681, S. 520 u. Anm. 1, n. 685.

[5]) Hans. UB. VIII n. 56.

[6]) Strals. Chr., hg. v. Mohnike u. Zober, S. 183, 186, 199.

[7]) Vgl. Middendorf i. Vaterl. Archiv d. hist. Vereins f. Niedersachs. 1843 S. 304 Anm. 23.

[8]) Lüb. Chron., bei Grautoff, II S. 90, 689, Chronik Gerens i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 353; vgl. Brehmer, Die Befestigungswerke Lübecks i. Ztschr. f. lüb. Gesch. VII S. 369 ff.

[9]) Gesch. Qu. d. Bistums Münster I S. 251, 252, vgl. von Schaumburg z. Gesch. der Befest. der Stadt Münster, i. Ztschr. f. vaterl. Gesch. u. Altert. K. 16 S. 155 f.

Hatte auch nur in der Mark der Landesherr einen wirklichen Triumph über seine Städte errungen, so hatte sich doch das gegenseitige Verhältnis zwischen beiden Mächten im ganzen in folgenreicher Weise in diesem Jahrzehnt verschoben. Zum erstenmal hatten niederdeutsche Fürsten in größerer Zahl engere Fühlung untereinander den Städten gegenüber genommen, das ihnen gemeinsame Interesse empfunden und erörtert. Darin lag eine neue schwerere Gefahr für die Städte. Die Hohenzollern vor allem waren es, deren Einfluß hier vereinigend auf die Fürsten wirkte. Ihre Doppelstellung machte sie zugleich am geeignetsten, eine Verbindung zwischen den ober- und niederdeutschen Fürsten herzustellen. Hatten doch auch niederdeutsche Fürsten und Herren wenigstens ihre Fehdebriefe Nürnberg 1449 gesandt und dadurch ihre Übereinstimmung mit ihren oberdeutschen Standesgenossen bekundet!

Der größere Zug, der im fünften Jahrzehnt dieses Jahrhunderts das gegenseitige Verhältnis zwischen den Städten und Fürsten Niederdeutschlands zu ergreifen schien, hielt in den beiden folgenden Jahrzehnten nicht an. Die Spannung jedoch blieb. Und eine Reihe von Ereignissen nötigte die Städte, dauernd auf dem Posten zu sein. 1453 wurde endlich die trotzigste der flandrischen Städte, Gent, von Philipp dem Guten durch die Schlacht bei Gavre gedemütigt und unterwarf sich einige Tage später bedingungslos. Wie Brügge 1438 mußte es auf seine unabhängige Stellung und Territorialgewalt, auf seine politischen Vorrechte verzichten.[1]) Es hatte sich hier im burgundischen Reich damit eine Entwicklung vollzogen, die der in Deutschland langsam sich anbahnenden weit voraneilte.[2])

Mußte der Fall Gents einen niederschlagenden Eindruck auf die deutschen Städte machen, so der endliche Abfall der preußischen Städte und Stände vom Orden Ende 1453 auf die Fürsten. Auch in den vorpommersch-mecklenburgischen Gebieten erlitt das Ansehen der Herzöge durch ihre Städte schwere Schläge. Stralsund, Greifswald, Anklam und Demmin erneuerten am 9. November 1457 ihre Verbindung, da ihre Herren schwere Rechts- und Friedens-

[1]) Vgl. oben Band I S. 414.

[2]) Die weitere Ausbreitung der Burgundischen Macht über die Bistümer Utrecht u. Lüttich veranlaßte seit 1462 Kampen, Gräben, Wälle und Tore seiner Stadtbefestigung zu erneuern oder zu verstärken, Kamper Chroniken I S. 16ff..

verletzungen gegen Stralsund und Greifswald begangen hatten, machten sich zu Schiedsrichtern zwischen ihrem Herzog Erich und Stralsund, ermöglichten den mit den Herzögen verfeindeten Otto Voge und Heinrich Rubenow die Heimkehr in ihre Städte Stralsund und Greifswald. Diesen schweren Demütigungen des landesherrlichen Ansehens in Vorpommern folgte eine Niederlage der mecklenburgischen Herzöge durch Stralsund und das vermittelnde Dazwischentreten Rostocks. Die Städte hatten Ursache, hier mit ihren Erfolgen zufrieden zu sein.[1])

Das ganze Jahrzehnt hindurch war die Aufmerksamkeit insbesondere Lübecks den Wirren zugewandt, die in Lüneburg ausgebrochen waren. Die Bannung der Stadt infolge eines Streits mit den zahlreichen geistlichen Korporationen, die Inhaber von Sülzgütern waren und einer Heranziehung zu den bedenklich gewachsenen Stadtschulden sich hartnäckig widersetzten, hatte 1454 den vorübergehenden Sturz des Rats durch die Gemeinde zur Folge gehabt. Als dieser 1456 in seine Würde zurückkehrte, erwachte der Streit mit den Prälaten zu neuem Leben,[2]) der Bann wurde von neuem über die Stadt verhängt, insbesondere der Handelsverkehr mit ihr verboten. Und nun nahm sich Lübeck, in seinen nächstliegenden kommerziellen Interessen gestört und da Lüneburg die Gefahr fürstlicher Einmischung drohte, nachdrücklich der Vermittlung an in Verbindung mit dem Landesherrn Herzog Friedrich.[3]) Vielleicht auf Lübecks Veranlassung erfolgte am 19. Dezember 1462 die Beilegung des Streits durch einen Schiedsspruch, den König Christian von Dänemark im Zusammenwirken mit den Bischöfen von Lübeck und Schwerin fällte.[4])

Eine interessante Beleuchtung erhält die Lage durch das im Frühjahr 1458 auftretende Gerücht, daß Lübeck namens der Hanse mit dem Böhmenkönig Georg Podiebrad ein Bündnis abzuschließen beabsichtige, dessen Spitze sich gegen die Brandenburger Fürsten richten solle. Wenngleich höchstwahrscheinlich nichts weiter als ein Gerücht ohne positive Unterlagen, vielleicht von Dritten in die Welt gesetzt, sei es um die Ziele der Städte zu verdächtigen, sei

[1]) Hans. UB. VIII n. 647, S. 609 Anm. 1, HR. 2. IV S. 417, n. 566, 567.

[2]) HR. 2. IV S. 338 f., 346.

[3]) HR. 2. IV S. 466, Lüb. UB. IX n. 442, vgl. X n. 222, 275.

[4]) Lüb. Chron., hg. v. Grautoff, II S. 254 ff., doch lehnte Lübeck nachmals Anteil an dem Vergleich gehabt zu haben ab, Lüb. UB. X n. 303, 332.

es um die Brandenburger zu beunruhigen, charakterisiert es doch wohl das in fürstlichen Kreisen herrschende Mißtrauen gegen Lübeck und die Hanse, ihre Macht und Absichten.[1])

Daß die Städte vor größeren und allgemeinern Bewegungen der Fürsten in den fünfziger und sechziger Jahren Ruhe hatten, war zum Teil auch Folge davon, daß König Christian in immer wachsendem Maß durch die nordischen Angelegenheiten in Anspruch genommen und zu einem guten Einvernehmen mit Lübeck genötigt war. Die Fürstentage zu Wilsnack 1452, zu Rostock 1456, zu Wilsnack 1462, an denen der König teilnahm, beschäftigten sich nicht mit den Städten.[2]) Während jene beiden besonders das Verhältnis des Dänenkönigs zu Schweden betrafen, beschäftigte sich der letztere mit dem Streit zwischen Brandenburg und Böhmen um die Lausitz. Durch diese Händel waren die Brandenburger selbst zu stark in Anspruch genommen, um den Städten eine herausfordernd feindselige Haltung zeigen zu können.[3]) Aber auch der großen Pest wegen ruhte 1463—1464 das politisch-militärische Leben im nördlichen Deutschland. Dennoch trug wahrscheinlich die Eifersucht der Fürsten, insbesondere Kurfürst Friedrichs II. von Brandenburg, die Hauptschuld daran, daß die Friedensvermittlung Lübecks im polnisch-preußischen Kriege 1464 mißglückte.[4]) Mit zunehmender Schärfe empfanden es die Fürsten als einen Schimpf, daß die Städte in der großen Politik mitzureden sich unterstanden.

Entsetzliche Unsicherheit herrschte in den welfischen Landen. Die Fürsten lagen in Kämpfen miteinander und mit ihren Städten. wiederholt frischte ndiese in den fünfziger und sechziger Jahren ihre Bündnisse auf,[5]) im November 1466 riefen sie selbst Lübeck, Hamburg und Lüneburg um Hilfe an und empfingen solche durch Geld.[6]) Die wendischen und pommerschen Städte fesselte der Erbfolgestreit, der 1464 nach dem Tode Herzog Ottos III. von Stettin

[1]) Vgl. Stein, Über den angebl. Plan e. Bündnisses der Hansestädte m. Kg. Georg v. Böhmen i. J. 1458, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1897 S. 239 ff.

[2]) Vgl. oben S. 167, 179, 201.

[3]) HR. 2. V S. 133 Anm. 3.

[4]) Vgl. oben S. 190.

[5]) Hans. UB. VIII n. 789, 790, HR. 2. V n. 584, vgl. S. 540 ff.

[6]) Vgl. Hans. UB. IX n. 331 u. Anm. 3, 344 u. Anm. 2, HR. 2. VI S. 1, Anm. 2, 3, n. 1, 2.

zwischen Brandenburg und Pommern ausbrach, länger als ein Jahrfünft. Es konnte ihnen jedoch nur erwünscht sein, daß die Kräfte Brandenburgs dadurch stark in Anspruch genommen wurden, um so mehr, da König Casimir von Polen mit seinen Sympathien für die Herzöge von Wolgast nicht zurückhielt, die mit den Waffen ihr Erbrecht an das Herzogtum Stettin vertraten.[1]) Indem diese durch die Bestätigung bezw. Verleihung eines umfassenden Stapelrechts sich 1467 der Hilfe Stettins versicherten,[2]) versetzten sie zugleich dem märkischen Handel einen empfindlichen Schlag. Auf verschiedene Weise bedrängte der Kurfürst Stettin. Aber die Stadt erhielt moralische Unterstützung durch Lübeck, das über die nichtachtende Behandlung von Schadenersatzansprüchen seiner Bürger durch den Kurfürsten aufgebracht war. Überdies konnte Lübeck keinesfalls wünschen, daß die Odermündung von einer starken, der Hanse im Prinzip feindlichen Landesherrschaft besetzt wurde, nachdem sich die Weichselmündung einer solchen eben in langwierigem Kriege entzogen hatte. Lübecks Haltung aber bedingte, wie die Verhältnisse im Norden damals lagen, auch die Stellung des vom Kurfürsten gegen Stettin aufgerufenen Dänenkönigs.[3]) Und selbstverständlich kamen weder Lübeck noch Hamburg dem Gesuch des Kurfürsten nach, ihren Pfandbesitz Mölln, Bergedorf und Ripenburg seinem Schwiegersohn Herzog Johann von Lauenburg herauszugeben, ließen die Schlösser vielmehr neu befestigen.[4]) Dagegen nahmen an dem Heereszuge, den Kurfürst Friedrich zusammen mit dem den Städten immer wenig freundlichen Herzog Heinrich von Mecklenburg 1468 gegen Stettin unternahm, selbst Rostock und Wismar und auf Verlangen seines Erzbischofs auch Magdeburg teil. Den Hilferuf Stettins aber beantwortete die Hanse im Mai 1469 nur mit einem vorsichtigen Fürschreiben an den Kurfürsten.[5])

Wahrscheinlich war diese Haltung der Hanse auch bedingt durch die Aufsehen erregenden Ereignisse, die soeben im burgun-

---

[1]) Vgl. Rachfahl, Der Stettiner Erbfolgestreit 1464—1472 S. 73ff., 181f.

[2]) Hans. UB. IX n. 371, S. 232 Anm. 1; vgl. oben S. 443.

[3]) Vgl. Stein i. Hans. UB. IX S. 246 Anm. 1, n. 383 u. Anm. 1, S. 277 Anm. 1.

[4]) HR. 2. VI S. 4 u. Anm. 2.

[5]) HR. 2. VI n. 82a, 102 § 18 u. Anm. 1, S. 69f. u. Anm. 1, n. 126, S. 105, n. 183 §§ 2, 3, 8, 15, 184 § 37, 185 §§ 37, 38, 193, 214, Hans. UB. IX n. 477 u. Anm. 2.

dischen Reiche sich zugetragen hatten. 1466 hatte Karl der Kühne, besonders mit Hilfe seiner prächtigen Artillerie, Dinant zerschossen und dem Erdboden gleichgemacht, 1468 hatte er dem herausfordernden Lüttich dasselbe Schicksal bereitet,[1]) 1469 zerriß er die Privilegien Gents. Und auch in Deutschland selbst hatte die Unterzwingung Berlins inzwischen verschiedentlich Nachahmung gefunden. Mainz war 1462 durch Verrat von seinem Erzbischof überwältigt worden,[2]) der Bruder des Herzogs Arnold von Geldern hatte 1466 die Hansestadt Arnheim durch einen Handstreich, Herzog Johann von Kleve Ende des folgenden Jahres die Hansestadt Doesborg durch Verrat genommen.[3]) Alle diese sich häufenden Schläge machten auf die Hanse tiefen Eindruck, ganz besonders die Unterjochung der niederländischen Städte, da nirgendwo in Deutschland die Städte eine so gewaltige Überlegenheit gegenüber den anderen ständischen Gruppen und eine so bedeutende Machtstellung gegenüber ihren Fürsten besessen hatten.

Unter diesen Umständen traten die Städte dem Gedanken einer neuen Tohopesate 1468 ernstlich wieder nahe.[4]) Seit mehr als zehn Jahren war sie erloschen. Unter dem frischen Eindruck der Zerstörung von Dinant und Lüttich schrieb der Sekretär des Brügger Kontors, Goswin van Coesfeld an Heinrich Castorp, alle Städte müßten sich nun beieinander halten, sonst würden sich andere Herren am Tun Herzog Karls von Burgund ein Beispiel nehmen.[5]) Und das mindestens war der Fall, daß die deutschen Fürsten auf ihn als Vorbild zu sehen begannen. Aber der Hansetag im April 1469 mußte den Beschluß der Verlängerung der Tohopesate von 1451 des schwachen Besuchs wegen vertagen.[6]) Auch der Hansetag im Mai 1470 sah sich aus demselben Grunde außerstande dazu. Und auf dem großen Hansetag im August 1470 verlautet sogar offiziell über diese Frage von so weittragender Bedeutung nichts. Jedoch verhandelten die wendischen und sächsischen Städte miteinander über den Abschluß eines Bündnisses. Es sollte zugleich

[1]) Vgl. oben S. 88f., 97.

[2]) Vgl. auch Lüb. UB. X n. 251.

[3]) Städtechron. 14 S. 817 Anm. 4, S. 819 u. Anm. 1.

[4]) Ein Anlauf dazu schon 1461, HR. 2. V n. 68 § 4, 70, vgl. Hans. UB. VIII n. 1020, 1179.

[5]) HR. 2. VI n. 117.

[6]) HR. 2. VI n. 105 § 2, 4, 184 § 36, 185 § 33, vgl. Hans. UB. IX n. 562.

den Landfrieden und die Sicherheit auf den Verkehrsstraßen erzwingen helfen, die sowohl durch die Fehden in den braunschweigischen Territorien wie durch den brandenburgisch-pommerschen Krieg aufs schwerste in Frage gestellt waren. Insbesondere aber sollte bei Kriegen keine der verbündeten Städte ihren Herren gegen eine mitverbündete Stadt Hilfe leisten, sondern zu vermitteln suchen und im übrigen vollste Neutralität bewahren.[1]) Diesem Bunde, der im Oktober 1470 zwischen beiden Gruppen in Ülzen auf wieder sechs Jahre zustande kam, blieben jedoch Stralsund und Bremen fern, letzteres, weil er sich nicht auch auf die gemeinsame Befriedung der See bezog.[2])

Der Regierungswechsel in der Mark 1470 rechtfertigte die Befürchtungen nicht, welche die Städte an die Persönlichkeit Albrecht Achilles' knüpften. Ein so überzeugter und tatkräftiger Gegner selbständigen städtischen Wesens der neue Kurfürst auch war — nach der Anschauung der Zeitgenossen der Hauptvertreter der städtefeindlichen Bestrebungen in Deutschland —, gestattete er seinen märkischen Städten doch mehr Freiheiten als sein Bruder, freilich nur in dem Gefühl, daß er ihrer nunmehr ganz sicher sei.[3]) Wohl beschäftigte ihn der Plan eines großen deutschen Fürstenbundes zur Vernichtung der Selbstverwaltung der Städte, auch König Christian von Dänemark verständigte er 1473 davon,[4]) aber er war durch die Reichspolitik zu stark in Anspruch genommen, um jenem näher treten zu können.

Es war damals das Verhalten Karls des Kühnen von Burgund, das in sehr eigentümlicher und jenem Plan entgegengesetzter Weise auf die Beziehungen zwischen den Fürsten und Städten Niederdeutschlands einwirkte. Nach dem Tode des alten Herzogs von Geldern zwang Karl der Kühne 1473 dessen Land zur Unterwerfung. Die Hauptstadt Nymwegen wurde durch Belagerung und Beschießung genötigt, die Tore zu öffnen. Auch Roermond und Venlo fielen. Und der Angriff auf das Erzstift Köln setzte die erobernde Richtung fort, welche die burgundische Politik gegen den Rhein hin einge-

[1]) Hans. UB. IX n. 757 u. Anm. 3.

[2]) Hans. UB. IX n. 760, 761, 764—775, 777—779, 782, 786, 790, 792, HR. 2. VI n. 374, vgl n. 423. Rostock scheint nachträglich, aber nicht für den ganzen Zeitraum beigetreten zu sein, vgl. das. n. 615.

[3]) Priebatsch, Die Hohenzollern u. die Städte der Mark i. 15. Jh., S. 128ff.

[4]) Vgl. oben S. 227, von der Ropp i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1886 S. 47f.

schlagen hatte. Aber dieser Angriff auf deutsche Kernlande, der sich mit einem großartig ausgerüsteten Heere im Juli 1474 zunächst gegen Neuß richtete, rief eine Bewegung in der deutschen Nation hervor, wie sie seit Jahrhunderten nicht vorgekommen war. Er vermehrte und verstärkte die furchterregenden Gerüchte, die seit Jahren über den Herzog im deutschen Volke schon in Umlauf waren; es hieß, er wolle die deutschen Fürsten zu Knechten machen und die deutschen Städte niedertreten wie seine eigenen.[1]) Von der gleichen Gefahr schienen die beiden Stände des Reichs bedroht, die sich bekämpften. Den Städten insbesondere galt der Herzog längst als die in Wahrheit führende Persönlichkeit im Kampf der Fürsten gegen ihre Freiheit. Die Besorgnis der Hansestädte aber wurde noch besonders dadurch vermehrt, daß nun der Dänenkönig in Beziehung zu ihm trat. Bei der Macht des Herzogs, der Erbitterung König Christians gegen die Städte, den Beziehungen in die verschiedene als Städtefeinde besonders bekannte niederdeutsche Fürsten zu beiden Herrschern traten, schien diese Annäherung für sie um vieles gefahrdrohender.[2])

Aber daraus ergab sich auch für die Hansestädte die Teilnahme an der Abwehr des burgundischen Angriffs von der deutschen Westgrenze, von Neuß und Köln. Gleichwohl suchten sich verschiedene von ihnen dem gemeinschaftlichen Interesse zu entziehen.[3]) Nach den Proben, welche die Hanse bisher von ihrer Haltung gegenüber Anforderungen des Reichs gegeben hatte, erwartete der Kaiser trotz seiner wiederholten Aufgebote[4]) sicher keine erhebliche Beteiligung derselben an der Reichsheerfahrt im Frühjahr 1475. Um so überraschter sollen er und die Fürsten über die stattlichen Kontingente der sächsischen Städte und insbesondere dasjenige Lübecks gewesen sein, 600 wohlgerüstete Reiter und 27 gedeckte Heerwagen in den Farben der Stadt: „wy sen noch horsam unde truwe in den van Lubeke, dat uns doch vaken is anders vorge-

---

[1]) Gothein, Volksbewegungen, S. 5.

[2]) Vgl. oben S. 229.

[3]) Vgl. f. Dortmund Städtechron. 20 S. 167, 339 u. Anm. 2; f. Lüneburg HR. 2. VII S. 457 Anm. 6; f. Hamburg das. S. 458 Anm. 1, Lüb. Chron. b. Grautoff II S. 368 f., unrichtig die Strals. Chron. b. Baier, S. 44, u. Städtechron. 14 S. 839.

[4]) HR. 2. VII S. 436 Anm. 2, S. 457 Anm. 6.

brocht.“[1]) Vor die Wahl gestellt, die Entstehung einer gefährlichen Fürstenkoalition zu verhindern oder den ruhigen Fortgang des hansischen Handels mit den Niederlanden zu genießen, zog Lübeck jenes vor. Trotzdem unterblieben Feindseligkeiten des Herzogs gegen die Hanse auf wirtschaftspolitischem Gebiet.[2]) Die Bitte Kölns um ein Darlehen in seiner Kriegsnot aber schlug Lübeck ab, während das kleine Hannover ein solches gewährte.[3])

Die Eroberung von Neuß mißlang trotz elfmonatiger Beschießung und Bestürmung. Im Juni 1475 mußte sich der Herzog durch einen Vertrag der Erdrückung durch die heranrückenden beiden deutschen Reichsheere entziehen und wandte seine Unternehmungslust fortan nach einer anderen Seite. Der deutsche Nordwesten war von seinen Eroberungsgelüsten, die Hansestädte waren von der Gefahr eines Bündnisses zwischen ihm, ihren Herren und dem dänischen Könige befreit. Die starke Machtentfaltung der mittleren und westlichen Hansestädte, besonders natürlich Kölns, hatte überdies nicht verfehlt, auf die heimischen Fürsten Eindruck zu machen.

Doch ließ der bevorstehende Ablauf der wendisch-sächsischen Tohopesate Lübeck wieder einmal die endliche Herstellung einer ganz allgemeinen hansischen ins Auge fassen. Der Hansetag zu Lübeck im Juni 1476 erzielte eine Einigung über den Entwurf einer solchen. Aber die Vollziehung mußte des schwachen Besuchs wegen vertagt werden. Der Plan sollte überhaupt geheimgehalten werden. Köln, noch verhanst, versprach bis zum nächsten Hansetag sich über seinen Beitritt dazu schlüssig zu werden. Die livländischen Städte beantragten ihre Aufnahme.[4]) Die Erneuerung der allgemeinen Tohopesate war sodann der erste Punkt des nächsten Hansetags, der zu Bremen im September 1476 stattfand. Aber nun stieß der Plan vielerorten, namentlich bei rheinischen und westfälischen Städten, auf Ablehnung. Sie erklärten geradezu, daß sie mit ihren geistlichen Herren in Frieden ständen und die

[1]) v. d. Ropp i. HR. 2. VII S. 458 Anm. 2, Lüb. Chron. b. Grautoff II S. 366f., vgl. HR. 2. VII S. 417 u. die Anm., Spittendorff i. Gesch. Qu. der Prov. Sachsen XI S. 51, 66, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 353, Leibniz, Script. rer. Brunsvicens. III S. 416, Städtechron. 14 S. 839.

[2]) Vgl. oben S. 136.

[3]) HR. 2. VII n. 256, S. 450 Anm. 1, S. 457 Anm. 3.

[4]) HR. 2. VII n. 338 §§ 132, 133, 143, 157, 202, n. 339 § 61, n. 372, 373.

Befriedung der Lande und Straßen von diesen geleistet werde.[1]) Auch die sächsischen Städte fanden den Entwurf zu scharf, Lübeck mußte in eine Milderung seiner Bestimmungen einwilligen, sollte seine Absicht nicht abermals scheitern. Am 3. September 1476 war der neue Entwurf eines gesamthansischen Bündnisses fertig und wurde von der Versammlung angenommen: jede Stadt soll der anderen Bestes wahrnehmen, aber „eyn yslick doch nach syner bewantnisse unde gelegenheyt.[2]) Es war ein Bündnis, das keine Stadt zur Feindschaft gegen einen Herrn verpflichtete, der eine Genossin bekämpfte, das darum unverfänglich von jeder Stadt genehmigt werden konnte,[3]) das andererseits als Demonstration dennoch gelegentlich Nutzen stiften konnte. Das zunehmende Bewußtsein der Notwendigkeit engerer Fühlung den Fürsten gegenüber rief diese Tohopesate ins Leben.

Der Kern der Hanse jedoch empfand stark das sehr Unzureichende dieses Bündnisses. Die wendischen und sächsischen Städte nebst Bremen erneuerten am 31. Oktober 1476 ihre besondere Tohopesate wie die 1451 geschlossene auf weitere sechs Jahre.[4]) Schon am 26. Juni hatten die sächsischen Städte ihr altes Bündnis untereinander für die nächsten zehn Jahre bekräftigt.[5]) So war am Schluß dieses Zeitraums endlich ein allgemeines hansisches Bündnis zustande gekommen.

Der gewaltige burgundische Angriff mit seiner mächtigen Artillerie wies die Städte abermals darauf hin, daß ihr Heil, die Verteidigung ihrer Freiheiten, nur noch in möglichst starken Befestigungen lag. Und so setzte seit 1474/5 an den verschiedensten Orten eine planvolle Tätigkeit ein, Mauern, Tore, Türme, Wälle und Gräben noch stärker und widerstandsfähiger zu machen, z. B. in Kampen, Köln, Lüneburg.[6]) In Lübeck betrieb vorausblickend namentlich Heinrich Castorp schon seit Ausgang der sechziger Jahre die Verstärkung der Stadtbefestigung, nicht ohne daß seine gemeinnützigen

---

[1]) Vgl. HR. 2. VII n. 387 § 6, 389 §§ 4, 5, 12, 13, 29, 54.

[2]) HR. 2. VII n. 392, vgl. n. 389 §§ 16—21, 24, 30, 32, 37.

[3]) Vgl. HR. 3. I n. 2 §§ 1, 7, n. 3.

[4]) HR. 2. VII n. 396 u. Anm. 1, vgl. S. 601, n. 411—413, S. 662f. Siehe oben S. 140.

[5]) HR. 2. VII S. 598, n. 382, vgl. n. 414.

[6]) Kamper Chroniken I S. 16ff., Städtechron. 14 S. CXCIV, vgl. S. 830, 833ff., Ennen, Gesch. Kölns, III S. 509.

Bestrebungen Übelwollen in der Bürgerschaft zu bekämpfen hatten.[1]) Auch in Hamburg wurden seit 1474 neue Wälle gebaut, Gräben gezogen u. a.[2]) Unter den heftigen Vorwürfen, welche die Braunschweiger Gemeinde gegen ihren Rat 1488 erhob, war ein sehr wesentlicher der, daß er die nötige Sorgfalt habe vermissen lassen, die Stadtmauern in einem den Anforderungen der Zeit entprechenden Zustande zu erhalten. Sie setzte dann sofort einen systematischen Neu- und Ausbau der Stadtbefestigung ins Werk.[3])

Nach hundertjährigem Ringen standen die Städte Niederdeutschlands den Fürsten größtenteils noch ungebrochen gegenüber. Schwere Katastrophen, die vor allem in die wendisch-sächsische Kerngruppe der Hanse Lücken rissen, erfolgten erst etwas später. Aber positive Gewinne hatten die Städte aus dieser Periode der Kämpfe nicht mehr gezogen. Sie stritten, nicht mehr lückenlos und mit immer geringer werdender Aussicht auf Erfolg, um die Behauptung ihrer mehr oder minder großen Unabhängigkeit. Die Macht der Fürsten dagegen war erheblich inzwischen vorwärts geschritten und schon deshalb die der Städte zurückgegangen. Auch unter den niederdeutschen Fürsten hatte sich ein Gefühl der Interessengemeinschaft gegenüber den Städten eingestellt. Mit zunehmender Strenge betonten sie das Untertanenverhältnis. Namentlich das Recht, untereinander und mit den Städten anderer Territorien Bündnisse zu schließen, begannen sie ihren Städten mit Erfolg zu bestreiten. Sie erklärten solche für eine Verletzung ihrer Landeshoheit. Unter solchen Umständen begann der Wert der Reichsunmittelbarkeit für die Städte zu steigen. Da und dort aber traten nur allzu deutlich Bestrebungen unter den Städten zutage, sich den veränderten Zuständen anzupassen, sich mit ihren Herren in gutem einzurichten. Denn die Macht dieser als Herren ihrer Lande und Untertanen war zwar nicht überall, aber in wichtigen Territorien nicht bloß theoretisch, sondern auch praktisch unbestreitbar im Zunehmen.[4])

Auch das seit dem 14. Jahrhundert langsam eindringende

[1]) Quellenslg. d. Schlesw.-Holst. Gesch. III S. 154, Chronik Gerens i. Hans. Gesch. Qu. N. F. II S. 358 u. Anm. 3, 367, 368, 376, Lüb. Chron. b. Grautoff II S. 400, vgl. Brehmer i. Ztschr. f. Lüb. Gesch. VII S. 378ff.

[2]) Hamb. Kämm. Rechn. III S. XLII, XLIIIf., CXXVf.

[3]) Städtechron. 16 S. 373, vgl. S. 356.

[4]) Vgl. v. Below, Die städtische Verwaltung als Vorbild der spätern Territorialverwaltung, i. Histor. Ztschr. 75 S. 426f.

und sich ausbreitende römische Recht trug wesentlich mit dazu bei, das historisch erwachsene Verhältnis zwischen den Landesherren und ihren Untertanen umzuformen. Nach der altrömischen Rechtsauffassung gab es keine Rechte dieser gegenüber ihren Herren, war die Gewalt der Herren eine absolute. Auf diesem Boden der Anschauung stand Karl der Kühne. Seine Handlungen und Politik die sich daraus ergaben, machten ihn nicht nur den Städten, sondern selbst seinen fürstlichen Zeitgenossen in Deutschland unheimlich. Er war ein schrecklicher Gegner seiner Feinde, er hatte das höchste Bewußtsein von seiner fürstlichen Würde, er verlangte vollständigsten Gehorsam und völlige Hingabe von seinen Untertanen; städtische Rechte gab es für ihn nicht, aber im Volk wußte man auch zu rühmen, daß er ein gerechter Richter gewesen sei, der in seinen Landen für Frieden gesorgt habe, und daß deshalb sein Tod vielfach bedauert worden sei.[1]) In dem Majestäts- und Staatsbegriff des römischen Rechts bot sich den Herrschern ein wirkungsvolles Mittel zur Ausbildung einer wahren Staatsgewalt. Daß die Fürsten mehr und mehr die mit diesem Geist erfüllten römischrechtlich geschulten Juristen an sich zu ziehen begannen, ist ebenso verständlich wie der Haß, den die Untertanen, auch die Städte gegen dies fremde, feindliche Recht hegten.[2])

Es darf nicht außer acht gelassen werden, daß auch in der politischen Wertschätzung das Verhältnis zwischen dem Fürstentum und Bürgertum im 15. Jahrhundert sich in einer für die Städte ungünstigen Weise verschob. Mehr und mehr griff in Burgund, dann auch in Deutschland die Anschauung Platz, die der königliche Rat Englands schon 1386 ausgesprochen hatte bei einem Streitfall mit der Hanse: man solle billigerweise ehrbaren Rittern und Knappen mehr Glauben schenken, als Schiffsleuten und dergleichen.[3]) Mit zunehmender Peinlichkeit wog das auswärtige und einheimische Fürstentum ab, wieviel formelles und sachliches Entgegenkommen es sich gegen die Städte gestatten dürfe. Die burgundischen Herzöge einerseits, die Hohenzollern in der Mark, König Erich und seine Nachfolger im Norden andererseits waren die Hauptvertreter

[1]) Städtechron. 14 S. 844. Zu seiner Charakterisierung vgl. auch HR. 2. VII n. 79 §§ 68, 70.

[2]) Vgl. auch Pauli, Lüb. Zustände I S. 103, Städtechron. 16 S. 355, vgl. bes. S. 113 Anm. 2.

[3]) HR. 1. III n. 189 § 10, vgl. auch II n. 342 § 21, HR. 2. III n. 504 § 2.

dieses immer schroffer gegen die Städte herausgekehrten Standesbewußtseins. Karl der Kühne war auch der schärfste Vertreter des Fürstenhochmuts. In Dänemark entwickelte sich König Christians Sohn Hans zu einem Verächter der Hansestädte, ihrer Politik und Ansprüche: sie sollten gehorchen und seinen Willen tun, es sei eines Königs unwürdig, mit ihnen zu handeln und zu paktieren.[1]) Da konnte den Städten das Bewußtsein nicht viel helfen, daß sie auch im 15. Jahrhundert noch vielfach für geldarme Fürsten ihrer Heimat und des Auslandes die Geldgeber blieben, wie sie es im 14. gewesen waren, daß sie auf kostbare Pfänder ihnen Summen vorstreckten, sich in den sechziger und siebziger Jahren als Macht im westlichen Ausland eifrig umworben sahen. Es kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß gegenüber den sich festigenden Staaten des Auslandes und der zunehmenden Organisation der deutschen Territorien die Hansestädte sich faktisch in langsamem Rückgange befanden. Die Anschauung, daß die Städte in der großen Politik nichts zu suchen hatten, wurde den Fürsten geläufiger. Übereinstimmend, wiewohl vergeblich, verlangten im Anfang der siebziger Jahre Burgund und England, daß die hansischen Diplomaten von den Herren ihrer Städte Vollmachten bringen, daß ihre Landesherren die von den Städten mit dem Ausland geschlossenen Verträge garantieren sollten.[2]) Die Rückwirkung dieser Auffassung auf Stellung und Behandlung ihrer Gesandten und der Städte selbst durch die Fürsten konnte nicht ausbleiben. Die sinkende diplomatische Geltung der Städte bei den Fürsten und in den großen Fragen der Politik ist ebenfalls ein beachtenswertes Symptom für den Rückgang ihres Ansehens.

Die Hanse und der Schutz der Verfassungen ihrer Städte.

Die Festigkeit der Politik der Städte dem Ausland wie den Fürsten gegenüber hing zu einem nicht geringen Teile davon ab, ob sie ihrer Bürgerschaften Herr waren, ob diese der Stadtregierung

[1]) Vgl. Schäfer i. HR. 3. I Einleit. S. XI. Siehe oben S. 234f.
[2]) HR. 2. VII n. 63, 79 § 34, n. 131.

Hemmnisse verursachten oder ob sie sich der Führung ihrer Räte willig unterordneten. Dies letztere aber geschah schon nicht mehr überall, als die Hanse sich eben dem Ausland gegenüber konsolidiert hatte, als der Gegensatz zwischen ihren Städten und den Fürsten auch in Niederdeutschland schärfere Formen anzunehmen begann.

Die Gemeinden — es handelt sich vornehmlich um den politischen und sozialen Kern derselben, den in Ämtern organisierten gewerbetreibenden Teil der Stadtbevölkerung — empfanden mit wachsender eigener Kraft und zunehmendem Bewußtsein ihrer Bedeutung für das Stadtwohl immer stärker den Wunsch nach politischer Selbstbestimmung, nach Anteil am Stadtregiment, namentlich an der Besteuerung und an der Verwaltung der öffentlichen Gelder und der Schulden, deren rasches Anwachsen mit dem steigenden Aufwand des städtischen Haushalts Hand in Hand ging. Kein Anzeichen deutet darauf hin, daß die Gewerbetreibenden nicht einverstanden gewesen wären mit der Vertretung ihrer besonderen wirtschaftlichen Interessen durch die Stadtpolitik. Die Hauptursache zur Unzufriedenheit bildete in den meisten Fällen die Zunahme der finanziellen Belastung, den unmittelbaren Anstoß zum Ausbruch eines Aufstandes der Gemeinde häufig die Einführung einer neuen Auflage.[1])

Das zunehmende Streben der Handwerker nach politischer Macht, wie es sich zuerst in Oberdeutschland und den Niederlanden, dann auch in Niederdeutschland zeigte, knüpfte bewußt oder unbewußt an frühere Verhältnisse an. Ursprünglich hatten die Handwerker auch in den Städten lübischen Rechts Zutritt zum Rat gehabt.[2]) Erst im Laufe der Zeit mit der zunehmenden Ungleichmäßigkeit des Besitzes änderte sich dies Verhältnis, gelangten die Vermögenden in den Alleinbesitz der Stadtherschaft. Die lübische Ratswahlordnung schloß dann die Handwerker unter allen Umständen vom Rate aus, ähnlich wie es auch die aus dem 13. Jahrhundert stammende Schöffenordnung in Brügge tat; Leute jedoch, die seit Jahr und Tag kein Handwerk mehr betrieben und die Londoner Hanse erworben, d. h. der Kaufmannschaft Brügges beigetreten waren, wurden dadurch wählbar zu Schöffen.[3]) Ganz aber

[1]) Vgl. oben Band I S. 162.

[2]) Vgl. f. Wismar Crull i. Hans. Gesch. Qu. II S. XIX f., f. Lüneburg Reinecke, Lüneburgs ältestes Stadtbuch, S. LXVIII.

[3]) Warnkönig, Flandr. Rechtsgesch. II. 1. S. 133.

fehlte auch später in den Städten lübischen Rechts ein friedlicher Einfluß der Gemeinde auf die Politik nicht. Der Rat selbst pflegte vor wichtigen Schritten die Gemeinde um ihre Meinung zu befragen.

Zwischen Rat und Ämtern in ihrem Ringen um politische Macht spielte nicht selten die Kaufmannschaft eine wichtige, gelegentlich die ausschlaggebende Rolle.[1]) Doch sympathisierte diese Klasse gewöhnlich mehr mit den Geschlechtern, die ihr großenteils entstammten und deren Politik den kaufmännischen Interessen der Stadt in erster Linie diente.

Gewiß wurde die Gärung in den Gemeinden da und dort auch durch andere Umstände befördert. Die Herrschaft der nach Herkommen und Vermögen führenden Schicht war nicht überall einwandsfrei. Herrisches, gewalttätiges Auftreten war ihren Mitgliedern wohl oft nicht fremd, Neigung zu selbstherrlichem Durchgreifen, auch wenn das Recht nicht auf ihrer Seite stand. Auch Parteikämpfe unter den Regierenden selbst nötigten die Gemeinde zum Einschreiten und zogen eine Veränderung der Verfassung im demokratischen Sinne nach sich, so namentlich 1396 in Köln. Auch maßen die Regierenden nicht immer mit gleichem Maß für die Ihrigen und die Regierten. Und nicht immer waren sie stark gegen die Versuchung, das öffentliche Gut als Gegenstand privater Nutzbarkeit anzusehen. Die Ratsstellen waren Ehrenämter.[2])

Doch würde es ein Unrecht sein, die Geschlechter insgemein für die mangelhaften städtischen Finanzverhältnisse verantwortlich zu machen. Schlechter Finanzverwaltung in der einen Stadt standen in anderen glänzende finanzpolitische Leistungen derselben Schicht gegenüber. Und im ganzen genommen waren dieselben für mittelalterliche Verhältnisse achtenswert und wurden nur selten von den Gemeinden, wenn sie deswegen der Herrschaft sich bemächtigt hatten, durch bessere und weiterschauende überboten.

---

[1]) Vgl. oben Band I S. 189, Lisch, Das Rostocker Patriziat, i. Meckl. Jbb. 11 S. 175.

[2]) König Sigmund erklärte dies für einen Grund zu Veruntreuungen, vgl. Aschbach, Gesch. Kaiser Sigmunds, IV S. 402. Vgl. auch Hänselmann in Städtechron. VI S. 128. Andererseits aber stellten sie auch in Zeiten der Not ihrer Stadt ihr eigenes Vermögen zur Verfügung, vgl. oben Band I S. 260, Knipping i. Westd. Ztschr. 13 S. 350. Vielleicht wurde das Verhältnis zwischen ihrem Privatgut und dem Stadtgut ähnlich aufgefaßt wie das zwischen Reichs- und Königsgut.

Überhaupt fällt eine Abwägung der Leistungen des historisch erwachsenen aristokratischen Stadtregiments und des revolutionären demokratischen im allgemeinen keineswegs zugunsten des letzteren aus. Jenes sorgte für beides, für Handel und Gewerbe, dieses stand den kaufmännischen Interessen der Stadt mehr oder minder fern. In den flandrischen Städten, aber auch in deutschen, hatte der Wechsel die Entfesselung des engsten Sonderinteresses zur Folge, indem jede Zunft in erster Linie für sich Vorteile durch die Stadtverwaltung zu erringen strebte. Uneinigkeit und Brotneid untereinander, ständiger kleinlicher Unfriede im Gemeinwesen waren der äußere Ausdruck dieser Bestrebungen. Das erste Auftreten der Volksherrschaft in den flandrischen Städten im 14. Jahrhundert bedeutete geradezu den Anfang ihres politischen Verfalls.[1]) Die politische Bedeutung Nürnbergs gegenüber seinen oberdeutschen Genossinnen blieb besonders deshalb wahrscheinlich so überragend, weil die Geschlechter die Herrschaft behaupteten.[2]) In Köln ging nach der Revolution von 1396, die endgültig die Herrschaft in die Hände der Gemeinde legte, sowohl die alte weitblickende Energie der politischen Leitung der älteren Geschlechterherrschaft, wie auch die wirtschaftliche Machtstellung der Stadt zurück.[3]) Ihre großen politischen Erfolge sind von den niederdeutschen Städten unter einer aristokratischen Ordnung der Gemeinwesen errungen worden. Und wie die Folgezeit und der Verlauf von Aufständen der Gemeinden oft genug bewies, war eine solche auch in späterer Zeit notwendig, um das Errungene zu behaupten und mit diplomatischem Geschick durch die wachsenden Fährnisse, die in der Heimat und im Auslande drohten, sicher hindurchzusteuern. Demokratische Regierungen zeigten sich politisch im wesentlichen unproduktiv und ungeschickt, das alte Ansehen der Stadt erlitt Einbuße und die Wiederherstellung der alten Regierungsform pflegte sich sofort zu äußern in einer sicheren und besonnenen Initiative, in einem neuen Aufschwung der Stadt als politische Macht. Und darum war es ein Heil auch für die Hanse, daß die große Mehrzahl ihrer Städte die inneren Umwälzungen glücklich überwand und die alte

[1]) Pirenne, Gesch. Belgiens II S. 407.

[2]) So auch Schulte, Gesch. d. mittelalt. Handels zwischen Westdeutschl. u. Italien, I S. 661.

[3]) Vgl. oben S. 60ff.

Verfassung behauptete. Selbst in Städten wie Braunschweig und Dortmund kehrte trotz der Verfassungsänderungen von 1386 bezw. 1400 die Stadtleitung sehr bald in die Hände eines ganz kleinen Kreises zurück, in dem die alten Geschlechter schnell den ausschlaggebenden Einfluß wiedergewannen und behielten.[1])

Dem aristokratischen Ratsregimente Lübecks rühmte 1332 Kaiser Ludwig der Baier Zucht, Strenge, sehr geordnetes Regiment nach.[2]) Es leistete das, wozu die Chronisten anderer Städte bei Betrachtungen aufständischer Bewegungen mahnten und rieten, es hielt seine Untertanen in guter Hut und Zwang und ließ ihnen nicht zuviel freien Willen.[3])

Denn noch in einer anderen Richtung konnte, abgesehen von den Erschütterungen der politischen Kontinuität und anderen Nachteilen, ein innerer Kampf den Städten verhängnisvoll werden. Er bot den Stadtherren oder andern Großen Gelegenheit, sich die Verwirrung der Stadt politisch oder finanziell zunutze zu machen. Jene wie diese Erwägungen und Beobachtungen mußten den Nachbarstädten und der Hanse selbst den Wunsch nahelegen, so schnell als möglich inneren Aufruhr der Städte zu unterdrücken.

Gleich der erste innerstädtische Aufstand, der die Hanse näher berührte, bewies die Gefahr der Einmischung der Landesherren in voller Deutlichkeit. 1365 mißglückte ein Aufstandsversuch in Bremen. Die Aufständischen mußten aus der Stadt flüchten und der Erzbischof nahm sich ihrer an. Die Stadt kam in ihre Hand, der Erzbischof behandelte sie wie eine eroberte Beute, mußte sie aber, als die geflüchteten Aristokraten die Oldenburger Grafen zur Hilfe gewannen, wieder fahren lassen, auf die erhoffte Wiederherstellung einer umfassenden Stadtherrschaft verzichten. Der alte Rat war der Befreier von dieser Gefahr der Unterdrückung. Seine Stellung war dadurch sehr gefestigt.[4]) Die Hanse, die von den vertriebenen Geschlechtern um Hilfe angerufen war, setzte ihr soeben 1366 in Lübeck beschlossenes Statut, daß Verfestungen von seiten einer Stadt in allen Städten des Bundes gültig sein sollten, gegen die Bremer Aufrührer in Kraft und verlangte von ver-

[1]) Hänselmann i. Städtechr. VI S. XLIII ff., Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. CIX f.

[2]) Frensdorff i. Hans. Gesch. Qu. III S. LXXIX u. Anm. 2.

[3]) Vgl. Städtechron. VII S. 313, XVI S. 332.

[4]) von Bippen, Gesch. Bremens, I S. 215 ff.

schiedenen erzbischöflichen Rittern, der Stadt und ihrem Rate Schadenersatz zu leisten. Sie begründete ihr Einschreiten mit der Zugehörigkeit Bremens zur Hanse.[1]) Sie erkannte es dadurch als einen Teil ihrer Pflichten gegen ihre Mitglieder an, ihnen zur Bewahrung ihrer Verfassung und Rechte behilflich zu sein.

Aber nicht von allen Aufständen nahm die Hanse in der einen oder anderen Form Notiz. In die Entwicklung, durch die in Köln in 26jährigen Kämpfen seit 1370 die Herrschaft der Geschlechter gebrochen, der einseitige Terrorismus der Weber abgewehrt, schließlich 1396 die allgemeine Demokratie erreicht ward,[2]) griff die Hanse auf keine Weise ein. Auch die Umgestaltung des Rats in Dortmund, daß die Gilden 1399 die Einräumung von sechs Ratsstühlen durchsetzten zur Mitverwaltung der Finanzen, deren Unordnung durch den schweren Krieg von 1388/89 vollendet worden war, ignorierte die Hanse.[3]) Anders war es, wenn es sich um Städte der mittleren Gruppen handelte. Und hier hatten auch die territorialen Städtebünde teilweise schon Stellung für ihren Mitgliederbereich zu den aufständischen Bewegungen genommen. Ein Bündnis sächsischer Städte 1360 hatte u. a. beschlossen, daß Empörungen in einer der zugehörigen Städte mit gemeinschaftlicher Hilfe unterdrückt werden, Leute, die gegen den Rat einer von ihnen Aufruhr anzettelten, in ihnen allen verfestet sein sollten.[4])

Und eine sächsische Stadt war es auch, an der die Hanse selbst zum erstenmal die Bekämpfung eines Aufstands praktisch erprobte. 1374 erfolgte in Braunschweig der blutige Umsturz der Geschlechterherrschaft durch die Gemeinde. Drückende Lasten, steigende finanzielle Verlegenheit, Eigenmächtigkeiten des Rats und eine unglückliche Schlacht waren die Anlässe. Die siegreichen Ämter suchten die Ämter anderer Hansestädte, näherer und ent-

[1]) HR. 1. I n. 374 § 13, 376 §§ 6, 7, 17, 377.

[2]) vgl. Keussen, Die Kölner Revolution von 1396, Hegel in Städtechron. XIV S. CVff.

[3]) vgl. Rübel, Dortmunder Finanz- u. Steuerwesen S. 27ff., Frensdorff in Hans. Gesch. Qu. III S. CVff.

[4]) Hans. UB. III n. 507. Die Bestimmung eines Bündnisses zwischen Kampen, Deventer, Zwolle von 1318, das. S. 431, über die Bekämpfung von Parteizwisten innerhalb einer Stadt braucht sich nicht auf Aufruhr gegen den Rat zu beziehen. Vgl. aber die Bestimmung eines Bündnisses der Städte Prenzlau, Pasewalk, Angermünde, Templin 1348, das. u. 118.

fernterer, ebenfalls aufzuwiegeln, traten andererseits zur Sicherung ihrer neuerrungenen Macht in Verbindung mit den welfischen Fürsten und suchten deren Gunst durch Verschleuderung städtischer Rechte und Güter zu erwerben.[1]) Die Hanse schloß nach vergeblichen Versuchen, die Aufrührer zur Wiederherstellung der alten Zustände zu bewegen, am 24. Juni 1375 die Stadt aus ihrer Gemeinschaft aus.[2]) Braunschweig hatte schwer unter den wirtschaftlichen Wirkungen dieser Aussperrung zu tragen, war aber standhaft. Und als es 1380 endlich die Aufhebung der Verhansung erlangte, mußte sich die Hanse mit wenig mehr als einer rein formellen Unterwerfung begnügen. Sie erkannte den durch die Revolution geschaffenen Zustand an.

Dagegen wurde der Abschaffung der Geschlechterherrschaft durch die Gemeinde in Nordhausen 1375 weder von der Hanse noch von den anderen sächsischen Städten Beachtung geschenkt.[3]) Anders mit Minden, wo die großen Ämter den bestimmenden Einfluß an sich gebracht hatten und einen von den andern Gruppen der Bevölkerung schwer ertragenen Terrorismus ausübten. Nach vergeblichen Bemühungen Bremens nahmen im Auftrag der Hanse Lübeck, Hamburg und Lüneburg die Ausgleichung des inneren Streits in Minden in die Hand, bedrohten die Stadt mit Verhansung, verfügten die Wiedereinsetzung der geflohenen Ratsmitglieder. Doch ist das Ende der Verhandlungen, die deswegen 1407 in Lübeck stattfanden, unbekannt.[4])

Seit den siebziger Jahren des 14. Jahrhunderts aber wurde die hansische Kerngruppe in ihrem engsten Bereich durch Aufstände 40 Jahre lang beunruhigt. Eine in Stade gegen einen der Bürgermeister ausgebrochene Bewegung wurde von Lübeck, Hamburg, Bremen und Buxtehude 1376 sofort durch Vermittelung beigelegt.[5]) Ein blutiger Aufstand in Anklam 1386, wo die Ämter die Anerkennung der Umwälzung vom Herzog durch Geld erkauften und die Freiheit der Stadt in Gefahr brachten, wurde von Stralsund und

[1]) Hänselmann i. Städtechron. VI S. 311ff., HR. 1. II n. 84.

[2]) HR. 1. II n. 78.

[3]) von Maurer, Städteverfassung, II S. 636, Leibniz, Script. rer. Brunsvic. II S. 1129f.

[4]) Sudendorf, UB. der Herzöge v. Braunschw. u. Lüneb. VII n. 114, HR. 1. V n. 464—471, Korner S. 308 § 1169, Leibniz, Script. rer. Brunsvic. II S. 203ff.

[5]) HR. 1. II n. 116, Krause i. Archiv d. V. f. Gesch. z. Stade I S. 119ff.

den mitverbündeten Nachbarstädten auf Lübecks Ersuchen 1387 anscheinend mit Waffengewalt unterdrückt, die alte Verfassung wiederhergestellt.[1]) Aber nun kam auch in Stralsund selbst eine schon 1370 vorhandene Gärung[2]) zum Ausbruch. Sie vollzog sich unter der besonnenen Leitung Karsten Sarnows, den die Gemeinde 1391 zum Bürgermeister gemacht hatte, friedlich, die Alleinherrschaft der Geschlechter wurde beschränkt, die Zustimmung des Herzogs wahrscheinlich durch Geld gewonnen.[3]) Bertram und Wulf Wulflam und ihre Verwandten, gegen die sich die Empörung der Gemeinde über die schlechte Finanzverwaltung ganz besonders richtete, flohen und riefen die wendischen Städte um Hülfe an. Die Bedrohung der Stadt mit Verhansung, die schwankende, nicht zielbewußte Haltung der Gemeinde, der energische Zusammenschluß der überraschten Geschlechter bereiteten den Plänen Sarnows ein schnelles Ende. Gestärkt durch den Rückhalt an den wendischen Städten setzten die Geschlechter 1393 die Rückberufung ihrer entflohenen und vertriebenen Standesgenossen durch, Sarnow wurde hingerichtet, ein nachträglicher Aufstandsversuch der Gemeinde 1394 rasch niedergeschlagen.[4])

Schon während des ganzen Menschenalters vor dem Ausbruch des Aufruhrs in Braunschweig hatten in Lüttich sowie in den großen flandrischen und in den brabantischen Städten Kämpfe zwischen den obern und untern Schichten der Bevölkerung stattgefunden, die zum Teil eine vorübergehende, zum Teil aber auch, so in Lüttich und den brabantischen Städten, eine dauernde Umgestaltung der Städteverfassungen in demokratischem Sinne nach sich gezogen hatten.[5]) Selbst die demokratischen Strömungen in den französischen Städten verfolgten mit Aufmerksamkeit die Vorgänge in den niederländischen und wurden von ihnen beeinflußt. Eine Wirkung dieser auf die Stimmung in den Hansestädten ist nicht nachzuweisen, aber höchst wahrscheinlich. Unmittelbar anregend jedoch wirkte das Vorbild Braunschweigs. In Hamburg waren 1376, in Lübeck auch schon vor 1380 vorübergehende

[1]) HR. 1. III n. 366, Fock, Rügensch-pomm. Gesch. IV S. 26ff., 209ff.

[2]) Pyl, Artikel Wulflam i. Allgem. deutsche Biographie 44 S. 290, vgl. auch Hans. Gesch. Qu. 1 S. 43, Fock a. a. O. IV S. 61.

[3]) Fock a. a. O. IV S. 69ff.

[4]) HR. 1. IV n. 105 § 3 110, 150, Hans. Gesch. Qu. I S. 66f.

[5]) Vgl. Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 53f., 153f., 231ff.

Bewegungen in der Gemeinde wegen lästigen Steuerdrucks zutage getreten. Als in Gent, Brügge und Ypern 1379 die Weber die Herrschaft an sich rissen,[1]) kam es 1380 abermals und ernster zu einer Bewegung der Gemeinde in Lübeck, die aber wieder durch einige Zugeständnisse des Rats beschwichtigt wurde. 1384 jedoch, als inzwischen in Brügge und Ypern die Weberherrschaft vom Grafen niedergeworfen war, die Genter, im Felde besiegt, sich hartnäckig gegen Herzog Philipp wehrten, dagegen in Lüttich die Demokratie sich in den Alleinbesitz der Macht gesetzt hatte, bildete sich in Lübeck eine regelrechte Verschwörung in Verständigung mit umwohnenden holsteinischen Adligen „gegen den Rat und die Reichen". Sie wurde noch in letzter Stunde verraten und mit blutiger Strenge gestraft.

Eine Reihe von Jahren war es in Lübeck ruhig. Aber seit Anfang des 15. Jahrhunderts begann die Gemeinde sich von neuem zu regen, nun aber mit dem Ziel friedlicher Umgestaltung der Verfassung. Die üble Finanzlage, die Forderung einer außerordentlichen Beihilfe von der Gemeinde, die Unzufriedenheit dieser mit der auswärtigen Politik des Rats u. a. wirkten zusammen. Schritt für Schritt drängte die Gemeinde den Rat von einem Zugeständnis zum andern, durch das seine Macht beschränkt wurde. Als sie aber 1407 Teilnahme an der Ratswahl selbst und am Regiment begehrte, kam es zum Bruch. Die Mehrzahl der Ratsmitglieder räumte im Frühjahr 1408 die Stadt.[2])

Acht Jahre lang behauptete sich die neue demokratische Verfassung in Lübeck. Die Verwaltung der inneren Angelegenheiten durch den neuen Rat war ernst und sorgfältig, eingedenk der großen Aufgaben, die er zu lösen unternommen hatte. In Rostock, Wismar, Hamburg weckte das von Lübeck gegebene Beispiel bald Nachahmung. Die vier Städte verbanden sich zum Schutz ihrer neuen Ordnung.[3]) Es ist überaus bezeichnend für die politische und kommerzielle Zentralstellung der wendischen Gruppe und Lübecks insbesondere, daß die andern hansischen Gruppen es zu keinem energischen Versuch brachten, die alte Verfassung in ihnen wiederherzustellen. Es zeigt sich darin andererseits auch,

[1]) Pirenne, Gesch. Belgiens, II S. 237 ff.
[2]) Vgl. oben Band I S. 163 f.
[3]) Vgl. oben Band I S. 166 f.

daß die wendischen Städte bisher die eigentlichen Träger der Bewegung gewesen waren, die den Schutz des Gewordenen bezweckte. Erst die Tat König Erichs von Pommern erschütterte die Stellung des demokratischen Rats in Lübeck und gab 1416 den andern wendischen und pommerschen Städten die Möglichkeit, mit Hilfe der lübischen Kaufmannschaft die alte Verfassung dort wieder einzuführen. Auch Hamburg, Wismar und Rostock wirkten dabei mit und gaben dadurch schon den Verzicht auf die Fortführung ihrer eigenen demokratischen Tendenzen kund. Im Lauf der folgenden anderthalb Jahre wurde auch in ihnen die alte Ratsherrschaft durch die vereinten Bemühungen der andern wendischen Städte wiederhergestellt.[1])

Ein Aufruhr der Gemeinde in Danzig 1416 hatte ein nur zwei Monate dauerndes demokratisches Regiment zur Folge und zog ähnlich wie in den flandrischen Städten eine Annäherung des aristokratischen alten Rats an den Landesherrn, den Orden, nach sich. Die Hanse schenkte dem Aufruhr nicht erst Beachtung. Von Soest verlangte sie zwar 1418 unter Androhung der Verhansung, daß die Gemeinde dem Rat seine Vollmächtigkeit zurückgebe,[2]) die er infolge der gänzlichen Zerrüttung der Finanzen eingebüßt hatte, kümmerte sich aber dann nicht weiter um die Ausführung ihres Befehls. Nach langem Hader erlangte auch in Soest durch Vermittlung seines erzbischöflichen Herrn, Dietrich von Köln, 1433 die Gemeinde Anteil an der Kontrolle der öffentlichen Gelder.[3]) Auch in den großen Aufstand der Ämter in Breslau 1418 hätte die Hanse schwerlich eingegriffen, selbst wenn König Sigmund als Landesherr nicht mit blutiger Strenge 1420 die alte Verfassung wieder eingeführt hätte, um hussitenfreundlichen Bestrebungen innerhalb der Gemeinde den Boden zu entziehen.[4]) Dagegen griff die Hanse 1419 in Stade abermals schnell ein, als die Gemeinde Parteiungen innerhalb des Rats benutzte, um den herrschenden Einfluß zu erlangen. Nach erfolglosem Vermittlungsversuch der Nachbarstädte wurde die Stadt verhanst. Da führte der Herr der Stadt, der Erzbischof von Bremen, um sie vor wirtschaftlichen

[1]) Vgl. oben Band I S. 188ff.

[2]) HR. 1. VI n. 580.

[3]) Hansen, Westfalen u. Rheinland, i. Publik. a. d. preuß. Staatsarch. 34 S. 23*f.

[4]) Städtechron. 28 S. 113, Grünhagen, Gesch. Schlesiens, I S. 227ff., 235f.

Nachteilen zu bewahren, einen Vergleich herbei. Doch setzte die Hanse durch, daß Stade für die Verletzung des ihr schuldigen Gehorsams 500 rheinische Gulden als Sühne zahlte.[1])

Die zunehmende Häufigkeit von Aufständen hatte zunächst zur Folge gehabt, daß 1381 die Hanse ihr Statut über die Allgemeingültigkeit der in einer Stadt erfolgten Verfestungen erneuerte.[2]) Der Lüneburger Hansetag sodann hatte 1412 des Näheren bestimmt, daß insbesondere flüchtige Aufrührer in keiner Hansestadt bei Strafe ihrer Verhansung geleitet werden dürften, vielmehr auf Verlangen ihrer Heimat ausgewiesen werden müßten.[3]) Dagegen hatte er die Formulierung eines neuen Statuts, das den Nachbarstädten einer durch Aufruhr erschütterten Stadt die Beilegung desselben zur Pflicht machen sollte, nur in Erwägung gezogen.[4])

Erst nach der Wiederherstellung der aristokratischen Verfassung in den wendischen Städten gelangte die Hanse dazu, allgemeingültige Statuten über die Behandlung von Aufruhr auszubilden. Nachdem sie schon 1417 ein Statut darüber erlassen hatte, nahm der große Hansetag 1418 zu Lübeck im Beginn seiner großen Statutenzusammenstellung in eingehender und scharfer Weise Stellung. Verschwörer und Aufrührer gegen den Rat einer Hansestadt und ebenso alle heimlichen Mitwisser sollten in allen Städten des Bundes ergriffen und gerichtet werden, Städte, die nicht im Besitz des Hochgerichts, sollten ihre Herren zum Vollzug der Strafe veranlassen. Nichthansische Städte, die solche Leute beherbergten, sollten von Verkehr und Gemeinschaft jederart mit den Hansestädten ausgeschlossen werden. Städte, deren Rat ganz oder teilweise aus Macht und Amt verdrängt, sollten verhanst werden, ihre Bürger alle Gemeinschaft mit Hansen entbehren bis zur Wiederherstellung der Verfassung. Städte, deren Rat ganz oder teilweise in seiner Macht beschränkt sei, sollten zu den Tagfahrten als gleichberechtigte Genossinnen nicht zugelassen und verhanst werden, wenn sie die alten Zustände nicht herstellten und für die Statutsverletzung der Hanse Genugtuung leisteten. Leute,

---

[1]) HR. I. VI n. 396b § 4, 528 § 30ff., 556 §§ 80, 82, VII n. 106—118, 182 § 18, 189—191, S. 121 f., n. 427, Korner S. 427 § 1333.

[2]) HR. I. II n. 220 § 21, 232 § 12.

[3]) HR. I. VI n. 68 A §§ 22, 350; vgl. zuvor IV n. 441 § 15, VIII n. 979.

[4]) HR. I. VI n. 68 A § 50.

die Anliegen an den Rat hätten, sollten höchstens selbsechst vor ihn kommen, damit tumultuarische und terrorisierende Auftritte nicht stattfinden könnten.[1]) Aber das 1412 erwogene Statut über eine praktische Hilfeleistung blieb auch jetzt unverkündet.

Die Folgen dieser 50jährigen Periode von Aufständen, die überwiegend mißglückten, äußerten sich jedoch auch direkt in einer Verschlechterung der politischen Autonomie der Ämter und des sozialen Verhältnisses zwischen ihnen und den Geschlechtern. Ein Zug stark und schnell wachsender Exklusivität griff seit den siebziger Jahren im Kreise der Geschlechter in den verschiedensten Städten Platz.[2]) In politischer Hinsicht wurden die Ämter einer sehr verschärften Kontrolle durch den Rat unterworfen. Ihre Versammlungen, die Morgensprachen, wurden durch Ratsdeputierte beaufsichtigt und in ihrer jährlichen Anzahl beschränkt.[3]) In Lübeck wurde 1384 und wieder 1416, im letztern Jahr auch in Rostock, den Ämtern ein Treuschwur abgenommen, den Herren des Rats treu, hold und gehorsam zu sein, mit des Rats und der Stadt Bestem umzugehen, Anschläge wider beide dem Rat zu melden. In Bremen wurde 1366 alljährliche Eidesleistung für die Amtsmeister eingeführt.[4]) 1417 versagte die Hanse den Briefen der Ämter, mit denen Handwerker bei den Ämtern anderer Städte um Niederlassungserlaubnis nachsuchten, die Anerkennung. Sie sollten künftig vom Rat ihres frühern an den Rat des von ihnen neugewählten Aufenthaltsorts Empfehlungsbriefe bringen. Und die preußischen Städte sprachen in weiterer Verschärfung dieses Beschlusses ihren Ämtern die Führung eigener Siegel ab.[5]) Daß die Ämter der verschiedenen Städte nicht miteinander in direktem brieflichem Verkehr stehen, ihr Meinungsaustausch durch den Rat vermittelt und kontrolliert werden sollte, war ein Anspruch, den der Rat in den verschiedensten Städten als einen Bestandteil seiner

---

[1]) HR. 1. VI n. 557 § 1—4, 556 § 63, vgl. n. 268 § 6, 10, 262 § 76, 77, 396 a § 6, 397 §§ 83, 106, 398 § 1.

[2]) Vgl. später S. 519 f.

[3]) Wehrmann, Lüb. Zunftrollen, S. 77 ff. u. später, HR. 1. III n. 193, 194, II n. 312 § 7, 11—15, vgl. III n. 490 § 7, IV n. 172 § 7, VI n. 510 § 5, 6, Töppen, Akten, I n. 233, 286 S. 353 f.

[4]) HR. 1. VI n. 262 § 78, 268 § 5, 270, 321 § 4, 319 §§ 27, 30, 43, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 221.

[5]) HR. 1. VI n. 397 § 103, VIII n. 395 § 13, HR. 2. II n. 308 § 7.

obrigkeitlichen Befugnisse vertrat. Und in guten Zeiten wurde derselbe auch durchaus von den Ämtern anerkannt. Oft genug stellten die Ämter dem Rat aufreizende Schreiben ihrer Berufsgenossen in anderen Städten zur Verfügung, ohne sich auf die Beantwortung derselben einzulassen, und verwiesen die Schreiber für künftig an den Rat.[1]) Im Laufe der Zeit fand diese Seite seiner obrigkeitlichen Stellung immer allgemeiner werdende Zustimmung in den Hansestädten. Nach 1427 verlautet von Versuchen der Ämter, hinter dem Rücken des Rats mit denen anderer Städte sich in Verbindung zu setzen, so gut wie nichts mehr. Der sächsische Städtebund aber nahm bei seiner Erneuerung 1426 die Bestimmung auf, daß aufrührerische Ämter aufgehoben sein, ihr Gilderecht verlieren sollten.[2])

Mit jenen Statuten gegen Aufruhr[3]) machte sich die Hanse zum Hort und Beschützer der hergebrachten, historisch gewordenen Verfassungen ihrer Bundesmitglieder. Selbsthilfe, auch wenn die Gemeinde das beste Recht zur Unzufriedenheit hatte, wurde verboten; vor der Hanse sollte sie ihre Klagen anhängig machen, von deren Entscheidung ihr Recht erwarten,[4]) zuvor aber sollten alle im Regiment der Stadt getroffenen Veränderungen wieder abgeschafft werden, gleichviel ob der ganze Rat oder etliche Mitglieder desselben Macht und Stellung durch die Gemeinde oder durch Parteiung unter den Regierenden selber eingebüßt hatten. Das Prinzip sollte erst vorbehaltlose Anerkennung finden.[5]) Und dabei ist nicht zu leugnen, daß die Moral gelegentlich zu kurz kam, daß solche, die sich unwürdig gemacht hatten als Lenker ihrer Stadt, durch den

[1]) Vgl. HR. 1. II n. 85, V n. 516, VI n. 73, VII n. 351, VIII n. 165, 166, 327, Hans. UB. IX n. 136 § 1.

[2]) Hans. UB. VI n. 624 § 5.

[3]) Spätere Bezugnahme auf sie in einzelnen Fällen vgl. z. B. HR. 2. VII n. 444 § 3, IV n. 510, 589, 615, 616, Hans. UB. VIII n. 813, Script. rer. Prussic. IV S. 543.

[4]) Über die Abneigung der Hanse gegen erweiterte Ratskollegien, Sechzigerausschüsse usw. vgl. HR. 1. VI n. 418; Absicht der preußischen Städte, die Mitgliederzahl ihrer Kollegien zu verringern, das. VIII n. 132 § 2.

[5]) Vgl. z. B. die Haltung der Hanse bei dem Aufruhr in Stettin 1426 HR. 1. VIII n. 36, 59 § 21; das. n. 539 u. Städtechron. 28 S. 324 ff. über den Fortgang desselben. Vgl. auch ihre Haltung 1434 bei einer Parteiung in Reval, Livl. UB. VIII n. 625, vgl. HR. 2. II n. 3.

Schutz der Hanse an ihrem Platz gehalten oder dahin wieder zurückgeführt wurden.[1])

Die von der Hanse verfügte öffentliche Aushängung der Statuten von 1418 auf den Rathäusern gab den Gemeinden Kenntnis von den scharfen Bestimmungen gegen Aufruhr und zog in Stettin und Bremen Unruhen nach sich. Die Statutentafel wurde entfernt, vernichtet, der Rat terrorisiert. Als aber die Hanse Stettin von ihrer Gemeinschaft ausschloß, brach der Trotz der Gemeinde schnell zusammen, der auch von den Landesherren geschürt worden war. Im Frühjahr 1421 mußte Stettin die Tafel wieder aufhängen und als Genugtuung 2000 rheinische Gulden zahlen, andererseits aber auch um die Verzeihung seiner Herzöge wegen seiner Unterordnung unter die Hanse nachsuchen.[2])

Gegen Bremen aber machte die Hanse mit den angedrohten Zwangsmaßregeln nicht Ernst, obzwar auch andere Vorgänge in der Stadt in den folgenden Jahren die Hanse herausforderten. Erst als 1426 ein abermaliger Umsturz der Verfassung durch die Gemeinde erfolgte, sprach die Versammlung der wendischen und sächsischen Städte im März 1427 zu Braunschweig die Verhansung über Bremen aus und verfügte die Einstellung alles Verkehrs mit der Stadt.[3]) Bremen litt kommerziell und finanziell bald schwer darunter, aber auch die Städte seines westfälischen und sächsischen Hinterlandes, denen der gewohnte Verkehr mit der Stadt nun verschlossen sein sollte. Während die Politik der Hanse durch Kaiser Sigmund Unterstützung erfuhr, verwandten sich Fürsten und selbst Hamburg bei ihr für die Stadt, in der die Leidenschaft der Gemeinde durch die Hinrichtung des verdienten Bürgermeisters Johann Vasmer den höchsten Ausdruck erreichte.[4]) Aber lange noch blieb Bremen ungebeugt. Die sächsischen Städte wollten gegen die verwandte und befreundete Stadt nicht nachdrücklich auftreten. Die wendischen waren durch den Krieg mit König Erich von Pommern

---

[1]) Vgl. z. B. bei dem Aufruhr in Salzwedel 1430 ff. HR. 2. I n. 340, 378, VII S. 676, n. 438—450.

[2]) HR. 1. VII n. 94, 95, 182 § 17, 192, 236, 237 § 1, 238, 239, 263 § 3, 8, 324, 383 § 13, Hans. UB. VI n. 353.

[3]) HR. 1. VIII n. 151, 156 § 5—7, v. Bippen, Bremens Verhansung, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1892 S. 68 f., derselbe, Gesch. Bremens, I S. 289 ff.

[4]) HR. 1. VIII n. 235 § 1, 712 § 29, Hans. UB. VI n. 862, v. Bippen i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1892 S. 73 ff., ders., Gesch. Bremens, I S. 305 ff.

allzusehr in Anspruch genommen, besonders da infolge der ersten Niederlagen ihrer Streitkräfte in verschiedenen von ihnen die Empörung der Gemeinden sich in einem Angriff auf die Ratsgewalt Luft machte. In Wismar erfuhr die Verfassung eine gänzliche, in Rostock eine teilweise Umgestaltung, die Hamburger Gemeinde, auch diesmal am maßvollsten, setzte dem Rat einen Ausschuß an die Seite, der sich aber bald wieder auflöste.[1]) Erst nachdem Wismar zur alten Verfassung 1430 zurückgekehrt, mit König Erich 1432 ein Stillstand geschlossen war, wandten die wendischen Städte sich ernstlich der Beilegung des Bremer Aufruhrs zu. Auch den allgemeinen Erlaß Kaiser Sigmunds 1431 an die deutschen Städte, daß ihre Räte allen Unruhen steuern und die Ämter ihren Räten gehorchen sollten,[2]) konnten sie für sich geltend machen. Am 9. April 1433 gelang Lübeck, Hamburg, Lüneburg und Stade zusammen mit den Grafen von Hoya und Stiftsgeistlichen die Wiederherstellung der Verfassung in Bremen. Doch scheint den letzten entscheidenden Druck auf die Gemeinde die Parteinahme der Kaufleute für die alte Ratsherrschaft — wie seinerzeit in Lübeck — ausgeübt zu haben. Die Verhansung wurde zurückgenommen. Einer Sühnezahlung der Stadt an die Hanse für die Statutenverletzungen und dreizehnjährige Unbotmäßigkeit aber geschieht nirgends Erwähnung.[3])

Die Störungen des inneren Friedens in Hansestädten nach 1418 weisen keinen inneren Zusammenhang auf, wie in den vergangenen fünfzig Jahren, auch die Städte in den niederen Landen gaben ihnen keine Anregung mehr. Dennoch blieb bei jedem Aufstande die Gefahr bestehen, daß er allgemeinere Bedeutung erlangen könne, und nötigte in erster Linie die Nachbarstädte, vorzubeugen. Namentlich die Gruppe der Sachsenstädte war in dieser Richtung wiederholt und mit Erfolg im Bereich ihrer Genossinnen tätig. Den blutigen Aufruhr der Gemeinde in Halberstadt 1423[4]) suchten sofort Quedlinburg und Aschersleben, einige Monate später der sächsische Städtebund selbst, im Mai 1424 dann auch die Hanse zu dämpfen. Die letztere schloß Halberstadt wahrscheinlich aus der Verbindung

[1]) Vgl. oben Band I S. 235ff.

[2]) Deutsche Reichstagsakten IX S. 633 Anm. 1.

[3]) HR. 2. I S. 119, n. 171, Korner, Chronika, S. 550f. § 1566, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 313ff.

[4]) Städtechron. 28 S. 188ff., G. Schmidt, Die Halberstädter Schicht, i. Neuj. Bll., hg. von der hist. Kommiss. d. Prov. Sachsen 4, 1880.

aus. Lübeck rief auf Bitte der Sachsenstädte König Sigmund an.[1]) Diese aber setzten sich mit dem Bischof von Halberstadt ins Einvernehmen und wandten gegen die Stadt Gewalt an, um zu verhüten, daß bei längerer Dauer des Aufstands ihre eigenen Gemeinden sich ein Beispiel daran nähmen. Durch Belagerung und wirksames Geschützfeuer zwangen sie am 19. August 1425 Halberstadt zur Unterwerfung und stellten die alten Zustände dort wieder her. Als aber der Bischof die Unterwerfung der Stadt ausnutzen wollte, um seine Obergewalt über sie zu verstärken und auch finanziell den Sieg auszunutzen, traten sofort Magdeburg und Braunschweig schützend für die wiedergewonnene Genossin ein. Er mußte seine Absichten fallen lassen.[2])

Unter dem Eindruck dieses Aufstands nahmen die sächsischen Städte in ihr Bündnis 1426 die Bestimmung auf, daß sie, wenn erforderlich, mit Gewalt für die Beilegung von Aufruhr in einer Bundesstadt sorgen wollten.[3]) Und ihr Einfluß war es, der die Aufnahme dieser Bestimmung auch in die hansische Tohopesate 1443 bewirkte.[4])

Nachdrücklich und erfolgreich griffen sie schon im folgenden Jahr in die inneren Verhältnisse Halles ein, um eine gefährliche Bewegung der Gemeinde gegen die Alleinherrschaft der Pfänner, des dortigen Patriziats, sowie eine Ausnutzung dieser Wirren durch den erzbischöflichen Stadtherrn zu verhindern. Klug und vorsichtig machten sie nicht starr das hansische Prinzip geltend, sie wirkten vielmehr mit, daß die Pfänner auf die Alleinherrschaft verzichteten und daß den Ämtern und den Gemeinden ein fest umschriebenes Maß politischen Einflusses eingeräumt wurde.[5]) Auch die wendischen Städte verlangten nicht, als sie endlich 1439 Rostock den letzten Rückhalt entzogen und die Stadt zur Unterwerfung genötigt hatten, die sofortige und vollständige Reorganisation des alten Rats.[6]) Energisch aber griff die Hanse auf ihr Statut

[1]) Städtechron. 28 S. 189, HR. 1. VII n. 645, 682, Hans. UB. VI n. 585, S. 325 Anm. 1.

[2]) Städtechron. 28 S. 194 f.

[3]) Hans. UB. VI n. 624 § 5.

[4]) HR. 2. III n. 68.

[5]) Vgl. G. Hertzberg, Der Entwicklungsgang Halles, i. Neuj. Bll., hg. von der hist. Kommiss. d. Prov. Sachsen 15, 1891.

[6]) Vgl. Lange, Rost. Verfassungskämpfe, i. Rost. Gymn. Progr. 1888, S. 24.

gegen Aufruhr 1447 zurück, als in Braunschweig der Rat eine Verschwörung zu seiner und der Reichen Ermordung 1446 entdeckt und durch die Ausweisung von etlichen 20 Rädelsführern aus der Stadt gestraft, diese aber die Hanse angerufen hatten.[1]) Zugleich frischte sie damals auf der Versammlung zu Lübeck das Statut von 1418 gegen Aufruhr auf.[2])

Trotzdem brachten gerade die fünfziger Jahre eine große Zahl von Unruhen, die sich teils gegen den ganzen Rat, teils gegen einzelne besonders selbstherrliche Persönlichkeiten desselben richteten und größernteils offenbar in Zusammenhang standen. Goslar gegenüber erreichte die Hanse trotz neunjähriger Bemühungen nicht, daß der vertriebene Bürgermeister Heinrich van Alfeld in den Rat 1454 wieder aufgenommen wurde. Nur die Stadt sollte ihm nicht mehr verschlossen sein. Es war in erster Linie die Parteinahme zahlreicher sächsischer Städte für Goslar, die diesen Mißerfolg bewirkte, indem sie die Hanse an einem wirkungsvollen Eingreifen verhinderte.[3]) Kurz zuvor hatte innere Parteiung auch in Münster zur Flucht verschiedener Ratsmitglieder geführt. Die Hanse nahm sich ihrer an, verlangte ihre Wiederaufnahme und drohte mit Verhansung. Da waren es Köln, Nymwegen, die süderseeischen und wohl auch westfälischen Städte, die sich zwischen die Hanse und die nahe mit ihnen verbundene Stadt stellten. Auch das Eingreifen Kaiser Friedrichs 1456, der sich auf den Boden des hansischen Verlangens stellte,[4]) nützte nichts. Daß die Vertriebenen 1458 wenigstens die Wiederzulassung in ihren Besitz erreichten, hing mit politischen Verhältnissen, dem Ausgang der münsterischen Stiftsfehde, zusammen.[5])

Noch während dieser Unruhen war es im November 1454 in Lüneburg zu einem gänzlichen Umsturze des starr aristokratischen Regiments durch die Gemeinde gekommen. Die große Schuldenlast

[1]) HR. 2. IV S. 156 u. die Anm., Städtechron. 16 S. XXXVIII ff., HR. 2. III n. 288 § 9, 12, 13, vgl. n. 548, 549 § 1, VII S. 833.

[2]) HR. 2. III n. 288 § 12, 42, 50.

[3]) HR. 2. IV S. 228, n. 307, 309, zahlr. Mat. zuvor i. Bd. III u. IV, vgl. i. allgem. Hölscher i. Ztschr. d. Harzvereins 29 S. 16 ff.

[4]) Hans. UB. VIII n. 516.

[5]) Vgl. im allgem. HR. 2. IV S. 146 u. später das. zahlr. Mat., Hans. UB. VIII n. 301, 327, S. 333 Anm. 2, Hansen, Westfalen u. Rheinland, i. Publ. a. d. Preuß. Staatsarch. 42 S. 93* ff., 102* ff.

und der daraus folgende Streit der Stadt mit den geistlichen Korporationen, die im Besitz der Salinenpfannen waren, hatten den unmittelbaren Anlaß zur Katastrophe gegeben.[1]) Aber auch dem neuen Regiment gelang es nicht, der Verlegenheiten Herr zu werden. Die Hanse und der Kaiser traten für die inzwischen geflohenen Mitglieder des alten Rats ein. Lübeck und Hamburg begannen mit Lüneburg Verhandlungen wegen der Herstellung der alten Ordnung. Aber erst als der neue Rat Hilfe bei den Braunschweiger Herzögen suchte und die wirklichen Herren der Stadt, Friedrich und Bernhard, dadurch zum Handeln nötigte, verlor er das Vertrauen der Bürgerschaft. Und nun fanden die Herzöge und die Hansestädte vereinigt keine erheblichen Schwierigkeiten mehr und konnten im November 1456 den alten Rat in Lüneburg wieder in seine Macht einsetzen. Die Gemeinde leistete ihm und der Stadt einen Treuschwur.[2])

Sehr vorsichtig aus Gründen der Ostseepolitik der Hanse war das Auftreten der wendischen Städte gegen Stralsund, als das Haupt des dortigen Rats, der begabte, aber eigenwillige Bürgermeister Otto Voge, 1453 von der Bürgerschaft zur Räumung der Stadt genötigt war. Greifswald ahmte 1457 durch die Vertreibung seines bedeutendsten Mannes, Heinrich Rubenows, das von Stralsund gegebene Beispiel nach. Beide konnten, Rubenow noch im selben Jahr, Voge 1458, in ihre Stadt und Würde zurückkehren. Auch zu der Terrorisierung des Rats in Hamburg durch die Gemeinde 1458, die ihm vier ihrer Angehörigen als Mitglieder aufdrängte und die Verbriefung verschiedener Freiheiten und Rechte durchsetzte, nahm die Hanse nicht Stellung.[3]) Und als Bremen 1464, aufgehetzt von Graf Gerd von Oldenburg, seinen Rat vergewaltigte, begnügte sie sich mit der Erklärung der Gemeinde, daß sie die Sache allein schlichten werde.[4]) Dagegen zwangen die wendischen Städte mit Hilfe des Dänenkönigs 1467 Wismar, den 1463 geflohenen Bürgermeister Peter Langejohann wieder aufzunehmen.[5]) Eine abermalige

[1]) Vgl. Leibniz, Script. rer. Brunsvic. III S. 202, HR. 2. IV n. 476.

[2]) HR. 2. IV S. 338 f., n. 476, 477, Lüb. UB. IX n. 392. Oben S. 490, 520.

[3]) Lüb. Chronik, hg. v. Grautoff, II S. 211 f., v. d. Ropp i. HR. 2. IV S. 427.

[4]) Dies geschah ein Jahr später, v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 347 ff., HR. 2. V n. 600, 605.

[5]) Das Eingreifen der livländischen Städte in einen inneren Konflikt in Fellin 1460, um einer Einmischung der Landesherrschaft vorzubeugen, vgl.

Bekräftigung der Statuten gegen Aufruhr brachte der große Hansetag 1470.[1])

Der Gedanke des Schutzes der hergebrachten Verfassungen ihrer Mitglieder zeigt dieselbe Tendenz, welche die Politik der Hanse auch auf den anderen Gebieten leitete. Sie huldigte auch hier der Anschauung, daß das Bestehende unter den vorliegenden Verhältnissen das Bestmögliche und darum zu schützen sei. Und es kann wohl nicht geleugnet werden, daß für diesen Zeitraum des 15. Jahrhunderts ihre Politik, die in den Statuten von 1418 den ersten allgemeinen Ausdruck fand, erfolgreich gewesen ist, auch wenn sie keineswegs immer auf starre Durchführung des darin ausgesprochenen Prinzips dringen wollte oder konnte.

Die führenden Männer und Kreise der Hanse. Schluß.

Es war keine geschlossene Gruppe, der in den niederdeutschen Städten mit aristokratischen Verfassungen die Räte angehörten. Die führende Rolle, die eine mehr oder minder große Anzahl von Familien innerhalb der Hansestädte spielte, beruhte auf ihrem Vermögen. Handel war die Grundlage desselben gewesen, in großem Grund- und Rentenbesitz, in Fortführung eines bedeutenden Handels machte es sich sozial und politisch auch später geltend. Wer zu Vermögen gelangte, trat dadurch dieser Gruppe bei, wer sein Vermögen einbüßte, schied aus ihr wieder aus.[2]) Sie stellte die Leiter der Städte, teils weil der Besitz ihren Mitgliedern die Muße gewährte, ihre Kräfte öffentlichen Ämtern widmen zu können, teils weil gerade dieser ihr Interesse an dem Wohl und Wehe ihrer Heimat besonders groß machte. In verschiedenen Hansestädten

HR. 2. IV n. 763, der sächsischen Städte 1461 in einen Zwiespalt zwischen Rat, Innungen und Gemeinde in Magdeburg vgl. HR. 2. V n. 181, vgl. S. 102f.

[1]) HR. 2. VI n. 356 § 41.

[2]) Vgl. f. Lübeck Wehrmann, Das lüb. Patriziat, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 93ff., f. Köln Lau, Das köln. Patriziat bis 1396, i. Westd. Ztschr. 14 S. 327ff., ders., Verfass. u. Verwalt. der St. Köln S. 122ff., vgl. überhaupt v. Below, Artikel Bürger, Bürgertum i. Handwörterbuch der Staatswiss. II.

allerdings war es der Besitz eines besonders wichtigen Naturguts, der seine Inhaber zur einflußreichsten Gruppe machte, so in Lüneburg die Sülfmeister, die die Salzpfannen dort besaßen oder von den auswärtigen Inhabern derselben in Pacht hatten, so die Pfänner in Halle a. S., die Sülzherren in Kolberg, die Waldleute in Goslar, die Betrieb und Nutzung des Waldes und Bergbaues von der königlichen Pfalz gepachtet hatten. Die finanziellen Verbindungen mit dem umwohnenden Landadel zogen in zahlreichen städtischen Familien im 15. Jahrhundert ein Streben nach der Ritterwürde nach sich. Manche Familien gingen in den Landadel über und ihrer Stadt verloren.

Noch im Ausgang des 14. Jahrhunderts war die Exklusivität innerhalb der führenden Familien der Städte[1]) nicht groß, wenngleich ein besonderes Standesbewußtsein sie bereits umschloß und untereinander auch von Stadt zu Stadt verband. Die demokratischen Bewegungen aber gaben damals vielfach den Anstoß zur Ausbildung eines schärfern und abschließendern Standesbewußtseins bei ihnen. Ein genossenschaftlicher Zusammenschluß unter den ersten, den reichen Familien, den Geschlechtern, erfolgte vielerorten, aristokratische Gesellschaften wurden gebildet. Die reiche Jugend namentlich führte in dieser Richtung das Wort und vertrat die neuen Tendenzen zum Teil in herausfordernder Weise gegenüber der andern Bürgerschaft. Die eigentlichen Politiker, die Räte selbst, aber blieben vorerst noch den neuen Gesellschaften überwiegend fern. So entstand nach dem Aufruhr, der 1330 in Bremen den Handwerkern den Zugang zum Rat für etliche Zeit öffnete, die Gesellschaft der sogenannten Kasalbrüder, die im Hause der Familie van Gropelingke tagte, aber durch herausforderndes und gewalttätiges Auftreten 1349 ihre Unterdrückung durch die Bürgerschaft heraufbeschwor.[2]) In Braunschweig traten, nach Beilegung des blutigen Aufruhrs, gegen 60 Mitglieder der vornehmsten Familien 1384 zur Gesellschaft der sogenannten Lilienvente zusammen, zum Schutz der gemeinschaftlichen Interessen ihrer Mitglieder innerhalb und

[1]) Über Ehrenvorzüge der Räte, auch der Geschlechter überhaupt, an der Kleidung, das Recht zum Tragen von Gold und Pelzwerk an derselben vgl. Wehrmann, Das lübische Patriziat, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 118, Fock, Rügensch-pommersche Gesch. III S. 245, Hegel i. Städtechron. 14 S. CXLIIIf., Töppen, Akten, IV n. 369.

[2]) v. Bippen, Gesch. Bremens, I S. 195f.

außerhalb der Mauern.[1]) In Lübeck war das Ergebnis der ersten inneren Unruhen die Gründung der Gesellschaft der Zirkelbrüder in den siebziger Jahren. Ein Verzeichnis von 69 ihrer Mitglieder aus dem Jahre 1377 zeigt, daß sie den landsässigen und den reichen kaufmännischen Geschlechtern angehörten.[2]) In Danzig entstand im 14. Jahrhundert die St. Georgsbrüderschaft als Vereinigung der vornehmsten Familien, noch in diesem aber mußte sie den Kaufleuten und Schiffern Aufnahme in ihr Gesellschaftshaus, den Artushof, gewähren, nahm aber ihnen gegenüber auch später darin eine exklusive Stellung ein.[3]) Heinrich Vorrath und Albert Dodorp befanden sich 1410 in ihrem Vorstand. In Thorn ging aus der Vereinigung der beiden älteren Gesellschaften, der Georgsbrüderschaft und der Kornhändler, 1385 eine die ganze reiche und angesehene Bevölkerung umfassende hervor.[4]) In Riga war die Gesellschaft der Schwarzenhäupter, die zum erstenmal 1413 erwähnt wird, zu der Kaufleute, Goldschmiede, Schiffer, andere aber nicht gehören durften, wohl eine entsprechende Bildung. In Lüneburg erfolgte erst nach dem Aufstande 1456 die Stiftung der Theodorigilde. Die Zahl ihrer Mitglieder sollte auf 40 beschränkt sein. Als Stifter und Mitglieder erscheinen u. a. die vier Bürgermeister und neun Ratsherren. Eine ihrer ersten Aufgaben war die Ehrung des im Aufruhr 1454 von der Gemeinde umgebrachten Bürgermeisters Johann Springintgut. Doch war sie anscheinend nicht die erste derartige Gründung, da sie auch als nova societas domicellorum bezeichnet wird.[5])

Die zunehmende Absonderung der sozial und politisch herrschenden Schicht führte dann allmählich dahin, daß der Zugang zu ihr schwieriger wurde, ein Patriziat begann sich auszubilden, dessen Angehörige ganz überwiegend die öffentlichen Ämter verwalteten. Auch eine auffallende Betonung rittermäßiger Formen ging mit

[1]) Dürre, Gesch. der St. Braunschweig, S. 173 f.

[2]) Wehrmann, Das lüb. Patriziat, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 106 f. Vgl. über Rostock u. Wismar Lisch, Das rost. Patriziat, i. Meckl. Jbb. 11 S. 169 ff., Crull i. Hans. Gesch. Qu. II S. XXIII f.

[3]) Das Recht zum Besuch des Hofs war an den Besitz eines Mindestvermögens geknüpft; Handwerker, kleine Krämer, Bierschänker u. a. waren überhaupt ausgeschlossen, Simson, Artushof, S. 19 f. Script. rer. Prussic. IV S. 350 f.

[4]) Hirsch, Über den Ursprung der preuß. Artushöfe, i. Ztschr. f. preuß. Gesch. u. Landeskunde I S. 25.

[5]) Hegel, Städte u. Gilden, II S. 428 ff., Bodemann i. Ztschr. d. hist. Vereins f. Nieders. 1882 S. 74 f.

dieser Entwicklung Hand in Hand und kam in der selbstgewählten Bezeichnung Junker zum Ausdruck. Diese war schon 1383 in den wendischen Städten die offizielle.[1]) Ritter waren sie nicht, und wurden es einzelne, so brauchte sie das nicht an der Fortsetzung des kaufmännischen Berufs zu hindern. Denn eine Standesgleichheit zwischen der Landesritterschaft und den ritterbürtigen Stadtgeschlechtern gab es nicht. Jedoch erst unter dem Einfluß des inzwischen stark gewachsenen Exklusivitätsgefühls beim Adel und Fürstentum wurde es in den Turnierordnungen, so 1479 und später, ausgesprochen, daß, wer Handel treibt, Städtebürger ist, Bürgerpflichten in einer Stadt leistet, auch wenn er Edelmann ist, zu Turnieren nicht zugelassen werden darf.[2])

Welche Forderungen an die Regierenden der Städte zu stellen seien, hat Dr. Heinrich Rubenow, selbst Bürgermeister seiner Vaterstadt Greifswald, in seinen Statuten der Greifswalder Verfassung vorgeschrieben. Die Wahl für die Stadtämter soll sich richten zunächst nach der geistigen Begabung, dann nach dem Wohlstande, denn der Vermögende könne das gemeine Gut uneigennütziger verwalten, dann nach der Zugehörigkeit zu den Geschlechtern, denn ein Mitglied dieser werde in seiner Amtsführung durch die Erinnerung an seine Vorfahren, die einst die Stadt gut verwaltet hätten, geleitet werden.[3])

Von den Männern, die als Leiter und Diplomaten ihrer Städte und der Hanse während des behandelten Zeitraums sich große Verdienste erworben haben, wissen wir meist kaum mehr als die Namen; von ihren Schicksalen, Einzelheiten ihres Privatlebens verlautet so gut wie nichts.

Den Männern der ersten Generation haftet natürlich die größte Ehrwürdigkeit an. Das waren etwa Jakob Pleskow in Lübeck und sein jüngerer Genosse seit den achtziger Jahren des 14. Jahrhunderts

[1]) vgl. Koppmann, Geleitung einer Patriziertochter zu ihrer Verehelichung von Lübeck nach Stralsund, i. Mitt. d. V. f. lüb. Gesch. 9 S. 15: Dominae et domicelli lubecenses. Strals. Chron. I S. 164. In späterer Zeit kam es wohl öfter vor, daß die Söhne solcher Familien zur Erlernung höfischer und ritterlicher Sitte an Fürstenhöfe geschickt wurden, vgl. Günther i. Mitt. d. westpreuß. Gesch.-V. III S. 30.

[2]) Wehrmann, Das lüb. Patriziat, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1872 S. 121 ff. gegen v. Maurer, Städteverfassung, II S. 737 f.

[3]) Pyl, Pomm. Gesch. Denkm. III S. 47.

Heinrich Westhof, im selben Verhältnis zueinander in Rostock Arnold Kröpelin und Johann van der Aa, in Wismar Peter Stromekendorp und Marquard Bantzekow, in Stralsund Bertram Wulflam und sein Sohn Wulf, in Hamburg Bertram Horborch, sodann Johann Hoyer und Christian Militis, in Lüneburg der hochangesehene Dietrich Springintgut, in Elbing Hartwich Beteke und Heinrich Damerow, in Thorn Johann Kordelitz, sodann Heinrich Hetvelt und Albert Russe, in Danzig Tidemann Huxer, Arnold Hecht und dazu im ersten Jahrzehnt des 15. Jahrhunderts Konrad Letzkau, in Braunschweig Hermann van Vechelde.[1])

Die ersten Jahrzehnte des 15. Jahrhunderts, Zeiten schwerer innerer Stürme in wichtigen Gemeinwesen der Hanse und sehr schwerer Aufgaben des Bundeslebens selbst, sahen in Lübeck, alle hansischen Politiker seiner Zeit weit überragend, Jordan Pleskow am Ruder, der 1389 in den Rat gewählt war.[2]) Neben ihm und nach seinem Tode im Jahre 1425 war an der Spitze des lübischen Staatswesens und der Hanse tätig bis 1440 Heinrich Rapesulver, dessen Familie zuvor im Rat noch nicht vertreten war.[3]) In Stralsund wirkten gleichzeitig Simon van Urden, Mitglied einer vornehmen lübischen Familie und von Lübeck dorthin übergesiedelt,[4]) dann Kord Bischof, in Wismar Johann Bantzekow, in Rostock in langer Tätigkeit Johann Odbrecht, in Hamburg Meinhard Buxtehude und Heinrich Hoyer, in Lüneburg Heinrich Viskule durch lange Jahre hin, allen andern gleichzeitigen Politikern seiner Vaterstadt an Ansehen weit überlegen bis an seinen Tod im 80. Lebensjahre 1438.[5]) In Elbing ragten hervor Liffard van Hervorde, in Danzig nach der Hinrichtung von Hecht und Letzkau Johann Hamer, in den dreißiger Jahren Heinrich Vorrath, der seit 1426 im Rat, seit 1433 Bürgermeister war, 1443 starb,[6]) gleichzeitig neben ihm Heinrich Buck, der von Hause aus Schiffer war, und Berthold

[1]) Über ihn vgl. Hänselmann i. Städtechron. VI S. 125 Anm. 5, 128f.

[2]) Vgl. besonders Band I S. 224f., Wehrmann, Das lüb. Patriziat, i. Ztschr. f. lüb. Gesch. V S. 302f.

[3]) Vgl. Hoffmann i. Ztschr. f. lüb. Gesch. VII S. 236ff.

[4]) Vgl. Brehmer, Verzeichnis der Mitgl. der Zirkelkomp., i. Ztschr. f. lüb. Gesch. V S. 400.

[5]) Leibniz. Script. rer. Brunsvicens. III S. 201.

[6]) Über ihn Reibstein, Heinrich Vorrath, Diss., auch Script. rer. Pruss. IV S. 318ff.

Buramer, ein Kaufmann von ungewöhnlich weitreichenden und bedeutenden Handelsverbindungen im Norden und in England.

Die Zeit der vierziger bis siebziger Jahre, die für die Hanse vornehmlich charakterisiert ist durch die Lösung der großen Aufgaben im Westen ihres Handelsgebiets, für die preußischen Städte durch die inneren territorialen Kämpfe, zeigt abermals eine Reihe besonders hervorragender und führender Persönlichkeiten, von denen die eine oder andere auch bereits durch eine reichere Einzelüberlieferung in manchen Richtungen plastischer wird. In Danzig waren auch in den hansischen Angelegenheiten tätige und verdienstvolle Männer Johann Meideburg und Reinhold Niederhoff, in den sechziger und siebziger Jahren sodann Bernd Pawest, eine von jenen Naturen, die in den Sorgen ihres Amts sich aufrieben, in Thorn Tidemann vom Wege, dessen große Begabung jedoch aufging in den inneren Aufgaben und Kämpfen des Heimatlandes. In Köln übertraf Dr. Johann Frunt die anderen Mitglieder des Rats als Politiker. Für die früheren Jahre verdienen daneben Erwähnung Everd Hardevust, dann Godert van dem Wasservass, für die letzte Zeit Heinrich Sudermann. Im Kreise des Dortmunder Rats war die weiseste und geachtetste Persönlichkeit, wenngleich in hansische Angelegenheiten wenig erkennbar eingreifend, Andreas Klepping aus alter Dortmunder Patrizierfamilie.[1]) In Bremen überragte der Bürgermeister Hermann van Gropelingke seine Ratsgenossen. Hamburg hatte in Detlef Bremer und Heinrich Lopow, später in Dr. Heinrich Murmester, der 1481 starb, vielgenannte und tüchtige Vertreter. Namentlich letzterer gewann auch in der Hanse in den letzten Jahren dieses Zeitraums große Bedeutung und Wertschätzung. In Lüneburg taten sich Johann Springintgut, in Wismar Peter Langejohann hervor. Der Ruhm Greifswalds war sein Bürgermeister Dr. Heinrich Rubenow, der Stifter seiner Universität, zugleich der einzige, soweit mir bekannt, von dem ein Bild sich erhalten hat. Geboren um 1400, kam er nach vollendeten Studien 1442 in den Rat seiner Vaterstadt, ward 1450 Bürgermeister und wurde am 31. Dezember 1462 über der Arbeit in der Ratsschreibstube ermordet.[2]) In Stralsund ragte der

[1]) Von 1435 bis 1464 mit wenigen Ausnahmen im Rat, Städtechron. 20 S. 144 u. Anm. 1.

[2]) Fock, Rügensch-pomm. Gesch., IV S. 187 ff., Pyl, Pomm. Gesch. Denkm. III, das. auch eine Wiedergabe seines Bildes u. S. 88 die Beschreibung seines Aussehens: sehr kühn geschwungene Augenbrauen, tiefe Falten zwischen beiden

selbstherrliche, temperamentvolle und begabte Otto Voge, geboren um 1400, seit 1432 im Rat, seit 1443 Bürgermeister, wie es auch sein Vater gewesen, gestorben 1475, weit über alle Ratsgenossen hervor.[1])

Die Hauptvertreter der Politik Lübecks und somit der Hanse waren in den vierziger und fünfziger Jahren die Bürgermeister Wilhelm van Calwen († 1465) und Johann Lüneburg († 1461),[2]) darnach alle durchaus in den Schatten stellend Heinrich Castorp, gebürtig aus der Gegend von Dortmund, westfälischen Ursprungs wie so viele bedeutende Familien Lübecks. Wie die Mehrzahl seiner Ratsgenossen war er Kaufmann, er trieb einen ausgedehnten Handel zwischen Flandern und Livland und mit dem märkischen Nachbarlande. Er war wahrscheinlich identisch mit dem 1447 bis 1450 in einer schweren Zeit der hansisch-flandrischen Beziehungen wiederholt genannten Ältermann des Kontors zu Brügge. 1452 wurde er in den Rat Lübecks gewählt, 1462 war er Bürgermeister und seitdem der eigentliche Leiter der hansischen Politik († 1488).[3]) Er hatte ein gutes Gedächtnis, eine große Rednergabe, wußte würdig zu repräsentieren, kannte den Wert der Verhandlung und schätzte den dadurch gewonnenen Erfolg höher als den durch Krieg erzwungenen, wählte jedenfalls den letzteren Ausweg nur, wenn er zuvor alle Kunst der Verhandlung und des Abwartens erschöpft hatte. Aber er hatte auch große literarische Interessen, wie aus seinem Briefwechsel und Schriftenaustausch mit dem gewandten Sekretär des Brügger Kontors, Goswin van Coesfeld, hervorgeht.[4]) Er war selbst der Verfasser einer Chronik, hatte weite historische Interessen, wie sie dem Leiter eines Staatswesens und Städtebundes, der aus der Vergangenheit für die Gegenwart und Zukunft lernen möchte, gut anstehen. Ihm zur Seite, als geschickter Helfer in den Verhandlungen von ihm selbst gerühmt, stand Dr. Johann Osthusen.

Der letztgenannte Name führt auf eine andere Gruppe von Persönlichkeiten in der städtischen Verwaltung wie in der hansischen

und auf der Stirn, sodaß insgesamt großer Ernst und strenger harter Sinn aus dem übrigens schön gebauten Kopf sprechen.

[1]) Fock, a. a. O. IV S. 154ff., 195f.

[2]) Vgl. Brehmer, Verzeichnis der Mitgl. der Zirkelkomp., i. Ztschr. f. lüb. Gesch. V S. 408, 412.

[3]) Vgl. Brehmer a. a. O., i. Ztschr. f. lüb. Gesch. V S. 416f.

[4]) Vgl. HR. 2. VI n. 117, 594.

Politik, auf die Stadtschreiber und Syndici. Die Verdienste der Stadtschreiber sind mannigfach.[1]) Die Hauptseite ihres Amts aber war ihre politische Wirksamkeit.[2]) Ihr Amt entstand in den Städten im Zusammenhang mit der zunehmenden Menge der Schreibgeschäfte derselben; es wurde vom Rat besetzt und war z. B. in Lübeck, Hamburg, Stralsund von lebenslänglicher Dauer. Noch bis ins 15. Jahrhundert waren die Stadtschreiber vielfach Geistliche mit juristischer Bildung und dadurch auch Rechtsbeistände ihrer Städte. Die Verallgemeinerung gelehrter Bildung im 15. Jahrhundert trug dann mit dazu bei, daß das geistliche Element unter den Stadtschreibern mehr und mehr zurücktrat.[3]) Andererseits wurde die juristische Seite ihres Amts, namentlich in den großen Städten, vielfach abgezweigt und selbständig weiterentwickelt. In Köln dienten als juristische Beiräte die sogenannten geschworenen Räte, vielfach Rechtslehrer der dortigen Universität, ebenso in Greifswald.[4]) Doch hießen diese hier wie in den wendischen und sächsischen Städten überhaupt Syndici. Ihre Aufgabe war die juristische Vertretung ihrer Städte in geistlichen und weltlichen Rechtsstreitigkeiten. Es war natürlich, daß auch sie in engem Zusammenhang mit der Kanzlei der Städte blieben.

Stadtschreiber gab es in großen Städten mehrere, die unter einander an Rang verschieden waren, deren erster, der oberste Schreiber, auch Protonotar hieß. Sie kannten als Vorsteher der städtischen Kanzlei, des Mittelpunktes der städtischen Verwaltung, am besten die politischen Traditionen und die Aufgaben der Stadtpolitik und -verwaltung, waren deshalb die zuverlässigsten Berater des Rats in allen derartigen Fragen. Sie besorgten und überwachten den Briefverkehr, verwalteten das städtische Archiv, führten die

[1]) U. a. auch die Sammlung, Verbesserung, Aufbewahrung der Rechte ihrer Städte, Abfassung von Stadtchroniken usw.

[2]) W. Stein, Deutsche Stadtschreiber i. Mittelalter, i. Beitr. z. Gesch. Kölns u. der Rheinlande 1895 S. 27ff., dazu v. Maurer, Städteverfassung III S. 236ff., Pauli, Lüb. Zustände, I S. 96, Lappenberg i. Einleit. z. Tratzigers Chronika S. XIff., Stein, Akten z. Verfass. u. Verwalt. d. St. Köln I S. CXVIIIff., Koppmann i. Hamb. Kämm. Rechn. I S. CVf., III S. CXXXVIIIf., Reinecke i. Lüneburgs ält. Stadtbuch, Einleit. S. XVff., Bruns, Die lüb. Stadtschreiber, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903 S. 45ff.

[3]) In Köln erst 1455, Emund von Eilsich der erste weltliche Protonotar, Stein, Stadtschreiber a. a. O. S. 69.

[4]) Kaufmann, Gesch. d. deutsch Universitäten, II S. 29.

Rechnungen der Stadt, hatten genaueste Einsicht in schlechthin alle Angelegenheiten derselben. Nur moralisch hochstehende Persönlichkeiten konnten zu einem solchen Amt verwendet werden. Daß sie an den Ratssitzungen teilnahmen, war selbstverständlich. Auch zu den hansischen Tagfahrten wurden sie in Begleitung ihrer Räte zugelassen.[1]) Ihre Kenntnisse brachten es mit sich, daß sie, wie dann auch die Syndici, mit Vorliebe zu diplomatischen Missionen nach auswärts verwandt wurden.[2])

Unter den kölnischen Kanzleibeamten war der hervorragendste der unermüdliche Dr. Johann Frunt, von 1442 bis 1448 Protonotar, dann geschworener Rat seiner Stadt bis an seinen Tod 1465.[3]) In Danzig trat in diplomatischen Missionen in den zwanziger bis vierziger Jahren des 15. Jahrhunderts hervor der Stadtschreiber Nikolaus Wrecht, der zugleich Kaufmann war.[4]) Am meisten erscheinen natürlich die Stadtschreiber Lübecks bei den hansischen Angelegenheiten beteiligt, meist studierte Leute mit Magisterrang. Von ihnen wurde Johann Hertze, der 1436 Stadtschreiber ward, 1460 in den Rat gewählt, ein anderer, Dietrich Sukow 1432 zum Syndikus ernannt. Der Tätigkeit Johann Brachts in Preußen 1463 und 1464, um eine Friedensvermittlung in die Wege zu leiten, ist seinerzeit gedacht worden.[5]) Er starb 1487 nach 35jähriger Amtsführung.[6]) Von den Syndici Lübecks begegnen in vielseitigen Geschäften und häufigen Reisen namentlich in Angelegenheiten der Stadt an den kaiserlichen und päpstlichen Hof usw., aber auch in der Teilnahme an hansischen Verhandlungen Dr. Dietrich Sukow 1432 bis 1441, der Domdekan, nachmalige Bischof von Lübeck, Arnold Westfal 1441 bis 1447, Dr. Arnold von Bremen 1447 bis 1457, Simon Batz 1457 bis 1464 und dann der gewandte Dr. Johann Osthusen, der in den hansischen Verhandlungen der späteren sechziger und siebziger Jahre mit den Westmächten eine wichtige Rolle

[1]) Vgl. oben S. 321.

[2]) Vgl. den Vertrag des lüb. Syndikus Simon Batz 1457 mit dem Rat, wonach er bei im Dienst der Stadt ihn betreffender Dienstunfähigkeit lebenslänglich sein volles Gehalt als Pension behalten sollte, Lüb. UB. IX n. 553.

[3]) Diemar, Johann Frunt v. Köln als Protonotar, i. Beitr. z. Geschichte Kölns u. der Rheinlande S. 71 ff.

[4]) HR. 2. I n. 381 § 83.

[5]) Vgl. oben S. 187.

[6]) Vgl. Bruns i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1903 S. 45 ff.

in der Abfassung der diplomatischen Noten, Streitschriften usw. spielte. Auch auf die Reichstage wurden die Syndici von den Hansestädten als ihre Vertreter entsandt.[1])

Es waren viele treffliche Männer unter allen denen, die in diesem mehr als hundertjährigen Zeitraum ihrem Gemeinwesen und der Hanse gedient haben. Pflicht war es, ihre Kräfte, auch ihr Vermögen für das Beste der Stadt einzusetzen. Für Mehrung ihrer Habe konnten sie nicht sorgen, einen Verfall ihres Vermögens nicht hindern. Weib und Kind mußten sie verlassen, um mühevolle, gefährliche, oft langwierige Gesandtschaftsreisen und andere Aufträge zur See und zu Lande auszuführen. Rührend klingt dann gelegentlich wohl die Klage des einen oder anderen, daß er bei seiner Heimkehr das Nest kalt gefunden habe, daß er ein kranker oder in seiner Körperkraft gebrochener Mann geworden sei im Dienst der Stadt. Der Stadt Bestes ging vor. Verdächtigungen und üble Nachrede durften den, der sich der Arbeit für das gemeine Wohl widmete, nicht kümmern, wenn der Erfolg den von der Bürgerschaft gehegten Erwartungen nicht entsprach. Materiellen Lohn fand ihre Tätigkeit nicht. Allerdings gewährte die Ratsmitgliedschaft soziale Vorzüge und Ehren. Herrschsüchtige Naturen mochten durch die Freude an der Macht hinweggehoben werden über die Kehrseiten des Berufs. Die Auffassung der großen Mehrzahl der Räte aber wurde wohl weder durch das eine noch durch das andere bestimmt, sie dienten ihrer Stadt, weil es Pflicht war, der Heimat sich nicht zu entziehen. Wer es ernst meinte mit deren Wohl und mit dem der größeren Gesamtheit, der seine Stadt als Genossin angehörte, konnte sich trösten, wenn er den Gottesdienst und sein Seelenheil weniger eifrig wahrnahm, als der allgemeine Brauch war. Sein bester Lohn für die Sorgen, Mühen, Gefahren seines verantwortungsvollen Amts und den oft geringen Dank, den es ihm brachte, mußte in dem Bewußtsein liegen, es treu verwaltet und nach seinen Kräften Schäden vom gemeinen Wohl abgewandt zu haben. Ein tiefer sittlicher Ernst beherrschte die große Mehrzahl dieser Männer und ihr Tun.[2]) Sie wirkten durch ihr Beispiel auf die Mitbürger. Ihr Geist und derjenige der Menge, aus der sie

[1]) So vgl. HR. 2. VI n. 462 § 13, 533.

[2]) Vgl. auch Hänselmann i. Städtechron. VI S. 128f., Schäfer, Hansestädte, S. 570, 574f., ders., Die Hanse u. ihre Handelspolitik, S. 14ff.

hervorgingen, bedingten sich gegenseitig. Ein gerader, tüchtiger Sinn zeichnete beide aus.

Noch in zwei Richtungen kommt das Verhältnis zwischen den Regierenden und den Regierten in den Städten zu charakteristischem Ausdruck. Die Schützenfeste der mittelalterlichen Städte dienten in erster Linie dazu, Fertigkeiten in der Handhabung der Armbrust, der wichtigsten Waffe des Bürgers, zu erzeugen. Der Wunsch der Städte, eine schlagfertige, sichere Kerntruppe für die Handhabung dieser Waffe zu besitzen, dürfte wesentlich für die Entstehung von Schützengesellschaften, die außer den militärischen auch soziale und religiöse Zwecke pflegten, von Einfluß gewesen sein. Der Schießgarten, der Doel, befand sich bei der Stadtmauer. Das Symbol war der buntfarbige Papagei, der sich im ganzen übrigen Deutschland als Schützenvogel nicht findet. Die Bezeichnung war durchweg von den Niederlanden durch Niederdeutschland bis Livland, also im ganzen hansischen Gebiet, Papagoiengesellschaften. Ihre Entstehung fällt durchaus in den Rahmen des behandelten Zeitraums. Ihre Veranstaltung war das jährliche Papagoienschießen, dessen Zeitpunkt aber keineswegs überall mit dem Frühlingsfest zusammenfiel.[1])

In Dortmund, wo die Schützengesellschaft 1378 ihre Ordnung erhielt, begegnen unter den jährlich verzeichneten Vorstandsmitgliedern stets auch Namen von Geschlechtern.[2]) In Wismar war der Anteil der Ämter an der Schützengesellschaft vor 1379 stark gewesen. Im Zusammenhang mit den demokratischen Bewegungen wurde damals vom Rat das Ausscheiden der Ämter daraus veranlaßt, so daß nur Kaufleute und Geschlechter darin blieben, die

[1]) Nachrichten über sie ungemein zahlreich, teilw. schon aus d. 14. Jh. In den niederl. Städten reicht ihre Existenz teilw. schon in die ersten Zeiten desselben zurück, vgl. van Asch van Wijk, De Schutsgilden in Nederland, Berigten hist. Genootsch. te Utrecht II, Hofdijk, De oude schuttery in Nederland, Dumbar, Het kerkelijk en wereltlik Deventer I S. 37. — Vgl. Jacobs, Die Schützengilden u. das Papageienschießen, der S. XIff. eine ausführliche Bibliographie über das Schützenwesen bis 1887 gibt. Vgl. dazu Gehrke, Danzigs Schützenbrüderschaften in alter und neuer Zeit 1895. Von i. allgem. geringem Wert u. fehlervoll ist Edelmann, Schützenwesen u. Schützenfeste der deutschen Städte vom 13. bis 18. Jh., 1890. Die Stiftung einer Schützenges. i. Aalborg 1441 erfolgte durch den Einfluß der dortigen Deutschen, denn unter den Vorstehern sollte immer auch ein Deutscher sein, Jacobs, a. a. O. S. 26.

[2]) Städtechron. 20 S. 220, 236 f. u. später.

sich nun eine Ordnung gaben.[1]) Auch in Rostock, wo ursprünglich Geschlechter und Gemeinde in der Schützengesellschaft vertreten waren, trat später eine Trennung ein, es entwickelte sich ein besonderes Junkerschießen.[2])

In Danzig, Thorn und Elbing waren die St. Georgsbrüderschaften der Junker zugleich die Veranstalter der Schießen schon im 14. Jahrhundert.[3]) Ebenso war es in Riga mit der 1416 gestifteten Schützengilde der Schwarzenhäupter, in deren Mitgliederverzeichnis von 1416 bis 1451 die Namen von 44 Ratsherren enthalten sind.[4]) Gleichwohl waren es Feste überall, an denen die ganze Stadtbevölkerung regsten Anteil nahm.

Eine immer weiter in dieser Zeit sich verbreitende Volksunterhaltung bildeten überdies dramatische Spiele, deren Stoffe mit Vorliebe der biblischen Geschichte, aber auch sonst allen möglichen Gebieten entnommen wurden. Wir wüßten von dieser Seite des Lebens, der Geistesbildung, des Geschmacks unserer hansischen Vorfahren wenig genug,[5]) wenn uns nicht ein Verzeichnis der von 1430 bis 1515 jährlich in Lübeck gespielten Stücke erhalten geblieben wäre. Es war die Zirkelgesellschaft, welche Abfassung und Aufführung dieser Fastnachtsstücke besorgte.[6]) Die Stoffe sind überraschend mannigfaltig, ihre Auswahl zeigt durchweg eine ernste Grundanschauung. In der Ausführung trat darum die von den Fastnachtsspielen so unzertrennliche Derbheit wahrscheinlich stark zurück. Neben den Stoffen aus der antiken, aber nur wenigen aus

[1]) Meckl. UB. 19 n. 11 162, 11 163. Einer der vornehmsten Aristokraten, der 1427 hingerichtete Johann Bantzekow, gehörte ihr an, vgl. Werkmanns Chron., Techen i. Meckl. Jbb. 55 S. 119.

[2]) Seit 1466 veranstaltete überdies die Landfahrer-Krämerkompagnie in Rostock jährlich ein Vogelschießen, und zwar im Anschluß an das Junkerschießen. Über jene vgl. oben S. 422 Anm. 1. Im allgem. Lisch i. Meckl. Jbb. 7 S. 204 ff., der jedoch S. 206 Anm. 1 Junker unrichtig als Edelleute interpretiert, vgl. über den Begriff oben S. 521.

[3]) Vgl. Töppen, Elbinger Antiquit. S. 209, Simson, Artushof S. 60 f., Gehrke a. a. O. S. 37 ff.

[4]) Mettig, Das Schützengildenbuch der Schwarzenhäupter, i. Sitz. Ber. d. Ges. f. Gesch. u. Altert.-K. d. Ostseeprov. Rußlands 1885 S. 105.

[5]) Vgl. f. Dortmund 1497 ff. u. d. Herzogtum Geldern 1398 Städtechron. 20 S. 364 u. Anm. 1, 368, über Utrecht 1418 Burman i. Utr. Jbb. 1 S. 221.

[6]) Vgl. d. Verzeichnis derselben: Wehrmann i. Jb. d. V. f. niederdeutsche Sprachforsch. 6 S. 3 ff.

der biblischen, dann solchen aus der Nibelungen- und der karolingischen Sage herrschten hier weitaus diejenigen moralisierenden Charakters vor, z. B. „van der truwe unde warheyt, ene wolde vor de andere starven“, oder „wor frede, leve unde eendracht is, dar so is ene stadt wol vorwareth“, oder „wor walt is, dar is it recht ute“, oder „van overdaede der forsten unde heren“, oder „wo de lauwe van dem stole stot wart“ und zahlreiche andere. Die Tätigkeit im Zentrum der Hanse, in Lübeck, auf diesem Gebiete geistigen Schaffens kann sich durchaus messen mit derjenigen in Nürnberg, dem geistigen Mittelpunkt Oberdeutschlands. Sie weicht in ihrem Charakter, in der Auswahl ihrer Stoffe stark ab von der nürnbergischen, sie steht selbständig da.[1])

Und was für Lübeck in dieser Richtung gilt, darf wohl auch für andere Hansestädte angenommen werden. Diese Spiele zeigen uns eine Seite der damaligen Volksbildung. Das wesentliche aber ist, daß es die Leiter der Städte, so in Lübeck, so in Dortmund, waren, die durch das Drama zum Volke sprachen. Die menschlichen und insbesondere die bürgerlichen Tugenden wurden von ihnen darin gefeiert in ihrer heilsamen und fördernden Wirkung, die sie für den einzelnen wie für die städische Gemeinschaft entwickelten, deren Glied der einzelne war. Moralische Fehler und Verbrechen fanden Verurteilung und Strafe, die Auffassung des Adels von seiner Stellung, die Willkür der Fürsten wurde von ihnen mit scharfer Kritik gegeißelt.[2])

Auch in dieser Richtung offenbart es sich, daß die regierenden Geschlechter, das Patriziat, sich ihrer Aufgabe bewußt waren, mit ernstem Sinn über das Wohl des Gemeinwesens zu wachen. Aus dem Schatz ihrer Lebenserfahrung und Lebensbildung teilten sie auch im Gewand des Dramas der ihrer Fürsorge anvertrauten Bevölkerung mit, um auf sein Denken und Begehren erziehend, veredelnd einzuwirken.

Für die landläufige Bildung der Bürgerschaft sorgten die Kloster- und Domschulen oder die im Anschluß an die Pfarrkirchen begründeten Stadtschulen. Die Kontrolle des Unterrichtswesens, das ursprünglich in Händen der Geistlichkeit lag, suchten die Städte

[1]) Vgl. Walther i. Jb. d. V. f. niederdeutsche Sprachforsch. 6 S. 6ff.
[2]) Vgl. Walther a. a. O. S. 18f.

selbst im Laufe des 14. und 15. Jahrhunderts mit Erfolg in ihre Hand zu bekommen. Neues Leben und größerer Ernst aber wurde in den Volksunterricht gebracht durch Geerd Groote und seine Stiftung der Brüder vom gemeinsamen Leben in Deventer 1383. Von dort verbreiteten sich ihre Vereinigungen über die Niederlande, den Rhein hinauf nach Köln und über das nördliche Deutschland gegen Osten bis Rostock und Kulm. Auch sie gründeten Schulen, vervielfältigten Bücher auf Bestellung und gegen Geld, legten am Ende dieses Zeitraumes auch eigene Druckereien, in Rostock z. B. 1476, an,[1]) arbeiteten durch ihre klassischen Studien und ihre Schulen dem Humanismus vor und wurden dann von diesem beeinflußt. Der Bildungsstoff nahm im 15. Jahrhundert beträchtlich zu, Gelegenheit, ihn sich anzueignen, und Interesse daran gleichfalls.

Bereits in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts begannen einzelne Städte oder Persönlichkeiten im Norden Bibliotheken anzulegen. Die Städte sammelten zunächst Bücher juristischen, römischrechtlichen und kirchenrechtlichen Inhalts zur Orientierung ihrer Räte, Schreiber, Syndici bei Rechtsfragen.[2]) Seit den sechziger Jahren bewirkte dann die neue Buchdruckskunst zusammen mit humanistischen Einwirkungen wachsender Wertschätzung gelehrter Bildung und der Stätten solcher die Entstehung zum Teil recht umfangreicher Stadtbibliotheken. In Lübeck dürfte dies Streben auch durch die vielseitigen literarischen Interessen Heinrich Castorps gefördert worden sein.[3]) In Hamburg überwies der Rat dem Stadtarzt 1469 eine 40 Bände starke Sammlung von medizinischen Werken zur Benutzung. 1479 errichtete er in den oberen Räumen des Rathauses eine Bibliothek, die von dem Bürgermeister Dr. Murmester eine Reihe von Büchern, meist rechtswissenschaftlichen Inhalts, zum Geschenk erhielt und auch von anderer privater Seite mit Stiftungen bedacht und vom Rat durch Ankäufe, so aus Murmesters Nachlaß, vergrößert wurde.[4]) In Danzig machte der

[1]) Lisch i. Meckl. Jbb. 4 S. 37, i. allgem. Wattenbach, Schriftwesen des Mittelalters, 3. Aufl. S. 453 f.

[2]) Vgl. d. Braunschweiger Sammlung von 1413 u. 1414 Städtechron. VI S. 195, 254.

[3]) Lübeck kaufte den literarischen Nachlaß seines Syndikus Simon Batz 1464 für 300 M. lüb., Wehrmann i. Ztschr. f. lüb. Gesch. IV S. 271, vgl. auch Lüb. UB. X n. 596.

[4]) Koppmann i. Hamb. Kämm. Rechn. III S. CXXXVII, LIX.

Ratsherr Johann Meideburg, aus alter patrizischer Familie, 1465 der 1413 von einem Pfarrer begründeten Bibliothek der Marienkirche eine große Stiftung an Büchern als Grundstock einer Stadtbibliothek.[1])

Auch die Gründung zahlreicher neuer Universitäten in Deutschland kam einerseits einem allgemeiner werdenden Bedürfnis nach besserer Bildung entgegen, erleichterte andererseits die Verbreitung der Bildung wesentlich. Bei Fürsten und Städten entstand ein Wetteifer, solche ins Leben zu rufen. Und die Hansestädte ragten in diesem Streben mehr hervor als ihre oberdeutschen Genossinnen. Noch im Beginn dieses Zeitraums war Deutschland ein universitätsloses Land gewesen. Die jungen Kanoniker mußten auswärts, namentlich in Paris, ihre kirchenrechtliche Bildung erwerben, während für das römische Recht die Universität zu Bologna die vornehmste Bildungsstätte war. Es war der Osten, der diesen geistigen Zentren am fernsten lag, wo die ersten Universitätsgründungen erfolgten: Prag 1348, Krakau 1364, Wien 1365 und 1384.[2]) Dann traten auch Mittel- und Westdeutschland in diese Bewegung ein. In Heidelberg 1386, in Erfurt 1392, in Würzburg 1402, in Leipzig 1409 wurden Universitäten errichtet. Sie waren fürstliche, mit Ausnahme der Erfurter, deren Patron die Stadt selbst war. Sie war später eine der besuchtesten, wurde auch von Lübeckern gern bezogen.[3])

Auch im hansischen Gebiet waren in dieser Zeit bereits mehrere Universitäten begründet worden. Zwar die zuerst 1386 geplante Errichtung einer solchen in Kulm kam weder damals noch im 15. Jahrhundert trotz aller Anträge und Mahnungen Kulms beim Orden zustande.[4]) Doch wurde in Köln, wo längst in den Stifts- und Klosterschulen reges geistiges Leben herrschte, 1389 nach dem Muster der Pariser Universität eine solche errichtet. Patron war

[1]) Steffenhagen i. Ztschr. f. Rechtsgesch. 10 S. 306ff., Wattenbach, Schriftwesen, 3. Aufl. S. 613.

[2]) Die wiederholten Versuche, in Ungarn Universitäten zu gründen, 1367 in Fünfkirchen, 1390 und 1411 in Ofen, hatten keinen Erfolg, Kaufmann, Universitätsprivilegien der Kaiser, i. Deutsche Ztschr. f. Gesch.-Wissenschaft I S. 142f., 153.

[3]) Paulsen, Die Gründung der deutschen Universitäten im Mittelalter, in Hist. Ztschr. 45 S. 265f., Brehmer i. Ztschr. f. lüb. Gesch. IV S. 216ff.

[4]) Kaufmann, Gesch. der deutsch. Univ. II S. XV, ders. i. deutsche Ztschr. f. Gesch.-Wiss. I S. 152, vgl. Script. rer. Prussic. III S. 516 Anm., HR. 2. II n. 375 § 7, 8. 405 § 9, 10.

die Stadt, der Erzbischof war nicht dabei beteiligt. Sie erwarb die erforderlichen Privilegien, unterhielt das Institut, verwaltete es durch ein Kuratorium von vier Ratsmitgliedern, Provisoren mit lebenslänglicher Amtsdauer. Privatleute bekundeten durch Stiftungen zu gunsten Studierender Interesse an dem Werk.[1])

Die erste Universität der eigentlich hansischen Gebiete, der Ostseeländer überhaupt, aber war Rostock. Mit der üblichen Genehmigung des Papstes wurde sie durch das Zusammenwirken der Herzöge Johann und Albrecht von Mecklenburg und der Stadt Rostock 1419 begründet. Doch war die Stadt anscheinend der treibende Teil. Sie übernahm Einrichtung und Unterhalt der Bauten und Lehrkräfte, die herzogliche Kammer und der Klerus des Landes leisteten einen Zuschuß. Die Einrichtung einer theologischen Fakultät aber wurde, nachdem auch die Hanse sich 1422 dafür verwandt hatte, vom Papst 1432 genehmigt. Aus Erfurt und Leipzig kamen die ersten Lehrer. Das juristische Studium scheint hier vornehmlich gepflegt worden zu sein.[2]) Reichsacht und Kirchenbann, die 1432 die Stadt trafen, hatten 1437 die Übersiedelung der Universität nach Greifswald, ihren Bruch mit der Heimatstadt zur Folge. Und diese sträubte sich gegen ihre Wiederaufnahme jahrelang, nachdem sie 1439 vom Banne gelöst war, bis die wendischen Städte und der Hansetag zu Stralsund sich 1442 zu ernstlichen Vorstellungen bei Rostock genötigt sahen, um einem Konflikt zwischen der Stadt und ihrem Landesherrn vorzubeugen. Am 17. März 1443 vermittelten die Domkapitel von Lübeck und Hamburg und die Boten von Lübeck, Hamburg und Wismar die Versöhnung zwischen Stadt und Universität, die nun alsbald dorthin zurückkehrte. Die Bedingungen der Stadt in pekuniärer Beziehung waren hart.[3])

Die schnelle Verbreitung der Buchdruckskunst, die um sich greifende Wertschätzung des römischen Rechts, der steigende Bedarf an gelehrten Arbeitskräften, der hereindringende Humanismus

[1]) Vgl. Keussen, Die Stadt Köln als Patronin ihrer Hochschule, i. Westdeutsche Ztschr. 9 S. 344ff.

[2]) HR. 1. VII n. 171 § 3, 552, Krabbe, Die Univ. Rostock i. 15. u. 16. Jh., Paulsen i. Hist. Ztschr. 45 S. 271f., Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1893 S. 28ff.

[3]) HR. 2. II n. 587 § 4, 596—598, 608 § 7 u. Anm. 2, III S. 41 Anm. 2, Lüb. UB. VIII n. 130, vgl. Koppmann i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1893 S. 34ff.

und das zunehmende Verlangen nach besserer Bildung überhaupt führten nach der Mitte des 15. Jahrhunderts eine neue Periode von Universitätsgründungen in Deutschland herbei. Den Anfang machte diesmal das hansische Gebiet mit der Universität Greifswald 1456. Ihr Begründer, der Bürgermeister Dr. Heinrich Rubenow, hatte seine gelehrte Bildung in Rostock erhalten. Er stiftete die Universität zunächst und vorwiegend aus eigenen Mitteln. Die Stadt, benachbarte Klöster, der Herzog trugen dann auch dazu bei. Patron war der Landesherr. Auf die Ausgestaltung des juristischen Studiums wurde auch hier das Hauptgewicht gelegt. Aber Rostock behauptete den Vorrang in der Zahl der Besucher.

Unter den weiteren Universitätsgründungen der sechziger und siebziger Jahre war das hansische Gebiet nur mit einem Plan beteiligt. Die Stadt Lüneburg wollte bei sich 1471 eine Universität ins Leben rufen. Einen Stiftungsbrief des Kaisers hatte sie sich verschafft. Doch unterblieb die Ausführung des Plans.[1]) Hingegen verloren die Universitäten des hansischen Gebiets einen Teil ihrer Besucher, als der skandinavische Norden 1477 in Upsala, 1479 in Kopenhagen endlich auch eigene Universitäten schuf.[2])

Die Bildungsinteressen unserer hansischen Vorfahren des 15. Jahrhunderts darf man sich nicht gering vorstellen. In beständigem Wachsen war die Zahl derer, die entweder gelehrte Bildung auf Universitäten empfangen hatten, oder doch weitgehende Teilnahme für sie und ihre Förderung hatten.[3]) Und wenn auch die französischen und italienischen Universitäten sich weiter der bevorzugten Wertschätzung erfreuten, so war es doch ein großer und wesentlicher Gewinn, daß das hansische Gebiet eigene geistige Bildungszentralen besaß, auch wenn keine, außer der kölnischen, sich in städtischer Hand befand.

Wir sind geneigt, als ein wesentliches Moment der Bildung die Kenntnis fremder Sprachen anzusehen. Nicht so die Hansen. Es war ganz gewiß eine Seltenheit, wenn ein hansischer Unter-

[1]) Kaufmann, Gesch. d. deutsch. Univ. II S. XIIIff.

[2]) Vgl. oben S. 225. Die Statuten der Kopenhagener Universität sind ein fast wörtl. Abdruck der kölnischen, Paulsen i. Hist. Ztschr. 45 S. 279f.

[3]) Testament Heinrich Rapesulvers Lüb. UB. VIII n. 508, vgl. n. 688: Stip. f. sechs Studierende zu 50 M. lüb. jährlich z. Studium in Erfurt, Leipzig, Köln, Rostock. Über das Dwergsche Stipendium in Köln vgl. Lüb. UB. X n. 586, 612 u. Anm. 1, 637, 656, Keussen i. Westdeutsche Ztschr. 9. S. 361.

händler oder Kaufmann im 14. und 15. Jahrhundert eine andere Sprache als seine eigene beherrschte. Die Unkenntnis des Englischen, Französischen, selbst des Flämischen auf Seite der Hansen ist auffallend.[1]) Sogar Dänisch scheinen die wendischen Gesandten 1447 nicht gesprochen und verstanden zu haben. Die nordischen Räte mußten ihnen dänische Auseinandersetzungen in die deutsche Sprache übertragen.[2]) Es war häufiger, daß sich unter den Ausländern Leute fanden, die des Niederdeutschen mächtig waren. Es kommt auch hierin die Tatsache zum Ausdruck, daß die Hanse der vorherrschende Faktor war im Verkehrsleben des nördlichen Europa zwischen dem Kanal und der Newa.[3]) Am meisten war die Hanse anscheinend im Verkehr mit den Russen genötigt, sich der fremden Sprache zu bedienen. Die Russen verlangten dies. Aber auch hier mußten Dolmetscher im diplomatischen und selbst kaufmännischen Verkehr das Beste tun. Wie geringfügig selbst in Livland die Kenntnis des Russischen verbreitet war, geht daraus hervor, daß sowohl Reval, wie Dorpat und der Erzbischof von Riga wiederholt keine Leute zur Hand hatten, die es schreiben und verstehen konnten.[4])

Im diplomatischen Verkehr der Hanse, nicht bloß mit England, wuchs im 15. Jahrhundert die Bedeutung des Lateinischen als der bevorzugten Sprache. Auch dieser Umstand machte den Hansestädten und in den einzelnen Verhandlungen ihren Ratsboten den Besitz studierter Leute, der Stadtschreiber und Syndici, wertvoll. Denn sie selbst waren des Lateinischen ganz überwiegend unkundig.[5]) Desto besser verstanden sie ihre Muttersprache, das Niederdeutsche zu gebrauchen. Ihre Ausdrucksweise war knapp und treffend. Urteile, Meinungen, Gründe wirken in ihrer schlagenden Kürze oft wie Sentenzen. Kein Wort wird verschwendet, unerbittliche und strenge Sachlichkeit und eine oft lakonische imponierende Kürze sind hervorstechende Züge. Hohn und Spott kommen mit

[1]) Vgl. HR. 1. II n. 100, 101, III n. 198 § 2, HR. 2. IV n. 540 § 1, 2, Hans. UB. IX n. 599 § 15.

[2]) Christensen, Unionskongerne, S. 442 f. § 33, 34.

[3]) Vgl. z. B. HR. 1. III n. 162, HR. 2. V n. 712 § 4, auch HR. 1. VII n. 83. Schäfer, Hansestädte S. 231.

[4]) Hans. UB. V n. 686, HR. 1. VI n. 165, VII n. 301, Hans. UB. IX n. 277. Vgl. Stieda, zur Sprachkenntnis der Hanseaten, i. Hans. Gesch. Bll. Jg. 1884 S. 157 ff.

[5]) Vgl. auch oben S. 322.

schneidender Wirkung zur Geltung. Andererseits erhebt sich diese Sprache zu Schönheit und Wärme bei Erörterungen ernsten, moralisierenden Charakters, bei Mahnungen und Vorstellungen.[1]) Da wird ein tiefes sittliches Pathos mit vollster Kraft und Unmittelbarkeit zum Ausdruck gebracht.

Wie die Sprache den Geist der Hanse charakterisiert, so tut es auch die Eigenart in den öffentlichen Bauten des von ihr beeinflußten oder beherrschten Gebiets. Es sind vor allem die Kirchen des Backsteinbaues, in denen er auf diesem Gebiet zu sprechendem Ausdruck gelangt. Es sind Bauten von nicht selten gewaltigen Raumverhältnissen, mit kühner Überhöhung der Seitenschiffe durch das Mittelschiff, wie die Marienkirchen in Lübeck, Rostock, Wismar, Stralsund, Stargard in Pommern, die Nikolaikirchen in Stralsund und Lüneburg, die Elisabethkirche in Breslau u. a. m. Häufiger jedoch verzichten sie auf die dem gotischen Stil eigentümliche Höhenrichtung zugunsten einer annähernden oder gänzlichen Gleichmäßigkeit in der Höhe der Schiffe. Aber die Massenhaftigkeit kommt dadurch in diesen sogenannten Hallenkirchen mehr zur Geltung und auch eine gewisse Eintönigkeit trotz der oft großen Schönheit und Harmonie der Raumverhältnisse und des nicht selten reichen architektonischen Schmucks der Flächen. Bauten dieser Gruppe sind vor anderen die Katharinenkirche im märkischen Brandenburg, die Marienkirche in Prenzlau, Dom und Marienkirche in Stendal, Jakobikirche in Stettin und die großen Marienkirchen in Kolberg und besonders Danzig. Kraft und Gediegenheit, klarer Überblick, ernste Sammlung und ruhige Würde sprechen vernehmlich aus den hansischen Backsteinbauten. Sie sind nach Springers Urteil das selbständigste, was die deutsche Baukunst überhaupt geschaffen hat.[2])

In ihren Bauten und ihrer Sprache, in ihrer Regierung und Verfassung, in ihrer Stellung in der Heimat und in ihrer Politik im Auslande kommt das Wesen der Hanse zum Ausdruck. Vergegenwärtigt man sich rückschauend dies Jahrhundert ihrer Blütezeit, die vielen, so oft sich kreuzenden und hemmenden Interessen

[1]) Vgl. z. B. HR. 1. V n. 275, 385, 659, VII n. 805, HR. 2. I n. 11, 504, IV n. 100.

[2]) Vgl. Springer in der kunsthistor. Orientierung zu Bädeckers Nordostdeutschland S. XV ff.

ihrer Mitglieder, die Lockerkeit der ganzen Verbindung, die Einflüsse in der Heimat, die als Feindschaft der Fürsten und Unruhen der Gemeinden häufigen Zwang auf sie ausübten, und wie sie dennoch daheim sich in Ansehen behauptete, im Auslande zum Teil glänzende Erfolge errang und im wesentlichen nichts einbüßte, wie sie zugleich ihrer zahlreichen Verbindung eine im ganzen nicht schlecht funktionierende Verfassung schuf und durch die Ausbildung eines vielseitigen Systems handels- und schiffahrtspolitischer Verordnungen den Ihrigen die gemeinsamen Grundfragen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit zum Bewußtsein brachte, gegen fremde Konkurrenten aber wirksame Kampfmittel herstellte, — erwägt man alles dies, so wird man die Blütezeit der deutschen Hanse getrost als die erfreulichste Erscheinung in der deutschen Geschichte des spätern Mittelalters bezeichnen dürfen.

Register.

Orts-, Personen-, Sachregister zu Band I und II.

(Bei Verweisen auf den ersten Band ist die Bandzahl nicht hinzugefügt.)

A.

Aa, Johann van der, a. Rostock, 121, 146, II. 522.
Aachen, 112, II. 44.
Aalborg, Jütland, 216, II. 203f.
Aasle, bei Falköping, Schweden, 118.
Aberdeen, Schottland, 363.
Abo, Finnland, 26, 30, 228, 256f, II. 260.
—, deutsche Kaufleute in, 30, II. 244, 252.
Adolf VIII., Herzog v. Schleswig, 255, 288, 302f., 306, 310, 319, 341, 417, 436, II. 168f., 171, 179, 183f., 195, 198.
Adolf, Graf von Schauenburg, 205.
Ahaus, Westfal., Rgbz. Münster, II. 307.
Ahlen, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Albrecht II., deutscher König, II. 148, 460.
Albrecht Achilles, Kurfürst von Brandenburg, II. 119, 227f., 482, 487, 494.
Albrecht II., Herzog von Mecklenburg, 35, 40, 44, 108f.
Albrecht III., Herzog von Mecklenburg, König von Schweden, 35, 40, 116ff., 130f., 134ff., 140, 143ff., II. 477.
Albrecht IV., Herzog von Mecklenburg, 44, 117.
Albrecht V., Herzog von Mecklenburg, 135 Anm. I, II. 533.
Albrecht, Herzog von Baiern, Regent, dann Graf von Holland usw., 20, 81, 83, 87, 122, 262f.
Albrecht, Graf von Holstein, 117.
Alexandria, in Ägypten, 77, 361, 399.
Alfeld, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, II, 305.
Alfeld, Heinrich van, a. Goslar, II. 516.
Alfons V., König von Portugal, 461f.
Algarve, Portugal, 83, 459.
Alsen, Insel, 213.
Amersfoort, Niederlande, Provinz Utrecht, 267.
Amsterdam, Stadt, Kaufleute, 21, 267f., 272, 285, 319, 321f., 326, 406, 410, 431, 434, 472, II. 81, 96, 115, 126, 135, 143, 178, 182, 198.
—, Bergenfahrer in, 287.
—, Nikolaikirche in, 267.
Ämter, vgl. unter Handwerk.
Anderssen, Reyner a. Amsterdam, 435f.
Angermünde, Mark Brandenburg, II. 304.
Anker, Ankerschmiede, II. 340f.
Anklam, Prov. Pommern, 219, 230, II. 301, 474, 506f.
Anton, Herzog von Brabant, 369, 387f.
Antwerpen, 11, 15, 20, 81, 88, 266, 268f., 288, 369, 383ff., 388ff., 406, 410, 421f., II. 56, 60, 64, 76f., 81, 86f., 89f., 98, 120, 140, 143.
—, Holländer in, 384.
—, Utrechter in, 384, 387.
—, Middelburger in, 390f.
—, Portugiesen, Venetianer in, II. 82.
—, Nürnberger, Oberdeutsche in, II. 273, 279.
—, Kontor der Merchant Adventurers in, 75, 372, 387f, 391, II. 21, 39.
—, Hansische Kaufleute in, 384, 389f.
—, Das Hansische Kontor in, 377.
—, Kluse, das kleine Haus der Osterlinge in, II. 90, 394.
—, Messe zu, 385, 389, II. 73.
—, Liebfrauenkirche in, 388ff.

Apeldoorn, b. Deventer, II. 307.
Apeltern, Heinrich van, a. Nymwegen, II. 37.
Apenrade, Nordschleswig, 242.
Armagnacs, II. 461, 485.
Armenier, 91.
Arneburg, Altmark, II. 305.
Arnheim, Niederlande, Prov. Geldern, 326, II. 56, 299, 302, 307, 493.
Arnsberg, Westfal., II. 306.
Ärö, dän. Insel, 232, 303.
Arragon, 462, 464.
Arras, Nordfrankreich, 376.
Artevelde, Jakob van, aus Gent, 18, 77.
—, Philipp van, a. Gent, Sohn jenes, 77 f.
Aschersleben, Prov. Sachsen, Rgbz. Magdeburg, II. 301, 474.
Aslak Bolt, Erzbischof v. Trondhjem, 330.
Assens, Fünen, 204.
Astrachan, II. 279.
Attendorn, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 306.
—, Englandfahrer in, II. 425.
Auslieger, vgl. unter Freibeuter.
Axelson, Olaf, dänischer Vogt auf Gotland, 342 f., II. 170 f., 175, 215, 242.
—, Ivar, Bruder jenes, dänischer Vogt auf Gotland, II. 215, 217.
—, Erich, Bruder jenes, Reichsvorsteher in Schweden, II. 215.

B.

Baie, die Hafenbucht mit dem Hafen Bourgneuf im Hintergrund, südl. der Loire, 272, 446 ff, II. 370.
—, Hans. Lieger in der, 450, 468.
—, Holländer in der, 272.
Balge, das Tief von Balga, 178, II. 175 ff.
Balthasar, Fürst von Wenden, 144.
Bantzekow, Marquard, a. Wismar II. 522.
Bantzekow, Johann, a. Wismar, 214, 236, II. 522, 529 Anm. 1.
Barbara, Gemahlin Kaiser Sigmunds, 187.
Barcelona, 462.
—, Kölner in, 462.
Bardewik, Martin, Danziger Freibeuter, II. 51, 101.
Bardi & Peruzzi, Bankhaus in Florenz, 47.
Barfleur, Normandie, Frankr. 470.
Barnim VI., Herzog von Pommern-Barth, 142.
Barnim VIII., Herzog von Pommern-Barth, 231, 233.
Bartfeld, Karpathen, Nordungarn, 89.
Basel, II. 58.
Batz, Simon, Syndikus der Stadt Lübeck, II. 526, 531 Anm. 3.
Bayonne, Gascogne, Südwestfrankreich, 442.
Bebys, John, a. London, 65, 66.
Beckum, Westfal. Rgbz. Münster, II. 306.
Beff, Markus, französ. Schiffer, 471.
Behaim, Michael, a. Sulzbach bei Weinsberg, 344.
Bekelyn, Freibeuter der wend. St. 247.
Belgard, Prov. Pommern, II. 304.
Belt, der große, II. 30, 39, 167, 184.
Beneke, Paul, Danziger Freibeuter, II. 51, 108, 116, 119 f.
Berck, Johann van, Magister, Köln, 397.
Bere, Johann, a. Lübeck 260.
Bergedorf, a. d. Bille, II. 492.
Bergen, in Norwegen, 27, 122, 132, 229, 250, 253, 308, 332 ff., 345, II. 172 ff.
—, Deutsche Handwerker in, 28, 332, 334, 345 ff, II. 231 f.
—, Verkehr der Engländer n. B., 27, 151 ff., 228, 240 f., 252 f., II. 220, 232.
—, Verkehr der Holländer n. B., 228, II. 135, 206 f., 220, 232.
—, Munkelivkloster in, II. 173.
Bergen op Zoom, Niederl., Prov. Nordbrabant, 82, 384, 386, 406, 410, II. 60, 73, 76, 81, 82 f., 98, 141.
—, Haus der Hanse in, II. 141, 394.
Berlin-Cölln, II. 299, 301, 482, 486.
—, gylde nautarum in, II. 425 Anm. 7, 449.
Bermeo, Nordspanien, 454.
Bermingeam, Heinrich, a. Lynn, II. 24, 27.
Bernhard I., Herzog v. Braunschweig und Lüneburg, II. 477.
Bernhard II., Herzog v. Braunschweig und Lüneburg, II. 517.
Bersenbrügge, Johann, Stadtschreiber Lübecks, II. 127.
Beteke, Hartwich, a. Elbing, II. 522.
Billerbeck, Westfal., Rgbz. Münster, II. 307.
Birger, Jarl von Schweden, 25.

Bischof, Kord, a. Stralsund, 218, 221, 245, II. 522.
Blekede, Prov. Hannover, II. 478.
Bocholt, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Bochum, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Bodmerei, II. 352.
Boeris, Gerhard de, ital. Bankhaus in Lübeck, II. 421.
Bogislaw VIII., Herzog v. Pommern-Stolp, 95.
Bogislaw IX., Herzog v. Pommern-Stolp, 301 f., II. 483.
Böhmen, II. 270.
—, Nürnberger in, II. 269.
—, Söldner, II. 485.
Bo Jonsson, Reichsdrost v. Schweden, 117.
Bokelmann, Eler, Danziger Freibeuter, II. 101, 177.
Bologna, Universität in, II. 532.
Bolswarden, Niederlande, Provinz Friesland, II. 308.
Bonen, Anthoniis, Brügge, 397.
Borcken, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Bordeaux, Guienne, Südwestfrankr., 75, 76, 442, 451, 470, II. 23.
Borg, Bernd van der, livl. Ordensmeister, II. 265.
Borghorst, Westfal., Rgbz. Münster, II. 307.
Bornholm, 30, 133, 232, 239, 426.
Borssele, Heinrich van, Herr von Veere, 283, 294, 431, II. 102.
Boston, Ostengland, 74, 152, II. 26, 129.
Brabant, brab. Städte, 11, 306, 369, 384, 389, II. 56 f., 143, 507.
—, Nürnberger in, II. 269 f., 273.
Bracht, Johann, Stadtschreiber Lübecks II. 187, 526.
Brakbank, II. 341.
Brampton, William, a. London, 70.
Brandenburg, Die Mark, II, 457, 492.
Brandenburg, Stadt, Prov. Brandenb. II. 300, 301.
—, Katharinenkirche in, II. 536.
Brandon, Südostengl., II. 44 Anm. 2.
Braunsberg, Prov. Ostpreußen, II. 150, 284, 299, 301, 303.
Braunschweig, 85, 249, II. 301, 305, 447 f., 453, 498, 504 ff., 516.
—, Lilienvente in, II. 519.
Braybrooke, Engl., Grafsch. Northampton, II. 44 Anm. 2.
Brederode, Gisbert von, Elekt v. Utrecht, 418.
Brekelvelde, Tilman, a. Lübeck, 170.
Brekerfeld, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Brekewold, Kord, a. Lübeck, 260.
Bremen, Stadt, 21, 31, 51, 70, 196 f., 354, 356 ff., 395, 412, 422, 429 f., 463 f., 466 f., II. 39, 42, 86, 120, 140, 172, 187, 199 f., 228, 230, 297, 301, 334, 448, 453, 454, 463, 465, 494, 504 f., 513 f., 517.
—, Kasalbrüder in, II. 519.
—, Erzbistum, II. 228.
—, Erzbischof von, II. 504, 509.
Bremen, Arnold van, Dr., Syndikus der Stadt Lübeck, II. 181, 526.
Bremer, Detlef, a. Hamburg, 420 Anm. 4, II. 523.
Breslau, 92, 94, 399, II. 59, 80, 94, 144, 150, 271, 279, 300, 301, 509.
—, Nürnberger in, II. 271 f.
—, Ulmer in, II. 271.
—, Slawen in, II. 271.
—, Salzmarkt in, II. 271.
—, Elisabethkirche in, II. 536.
Bretagne, 365, 442, 446, 450, 461, II. 23, 117, 142.
Briel, Niederlande, Prov. Südholland, 269, 272, 278, 319.
Brilon, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 306.
Bristol, Südwestengl. 58, II. 26.
Broder Swensson, nord. Freibeuter, 251.
Broke, Keno tom, Häuptling von Brokmerland usw. 354 ff.
Broke, Ocko tom, Häuptling von Brokmerland usw., Sohn jenes, 358 f., 373.
Bromberg, Prov. Posen, 94, II. 153.
Brouage, Poitou, Westfrankreich, 441, 446, II. 335.
Brücken, II. 443, 446 u. Anm. 1.
Brügge, 14, 16, 19, 87, 352, 366, 371, 378 f., 382 f., 393 f., 397 ff., 420 ff., 440, II. 62, 70, 76, 80 ff., 95, 143, 267, 343, 481, 508.
—, Paternostermacher in, 363, II. 149, 176.
—, fremde Kaufmannschaften in, 14.
Brügge, Die Italiener u. a. Südländer in, 83, 394, 420, 440, 463, II. 91, 420.
—, Die Venetianer in, II. 95.
—, Die Spanier in, 443 ff., 456 f., 463.
—, Katalonier in, 462, 463.

Brügge, Nürnberger in, II. 271, 273.
—, Konstanzer in, II, 271.
—, Lieger des Ordens in, 176, II. 149.
—, Haus der Hanse in, II. 394.
—, Osterlingerplatz in, 420, II. 394.
—, Tuchhalle mit Belfried in, 14.
—, Karmeliterkloster in, 87.
—, Augustiner Eremitenkloster in, 445.
—, Stapel, Stapelzwang zu, 16, 397, 416, II. 70ff., 85f., 94, 98, 111ff., 121ff., 133, 143f.
—, Makler in, 16, 22.
Brunkeberg, bei Stockholm, II. 223f.
Brunlund, Schloß bei Apenrade, Nordschleswig, 242.
Brüssel, 385, II. 60, 64.
Buck, Heinrich, a. Danzig, 376, 458, II. 522.
Buramer, Berthold, a. Danzig, 335, II. 523.
Burgund, 264, 295f., 369, 376, 383, II. 11ff., 17, 22f., 32, 37, 39, 41f., 125, 227.
Butjadingen, Die b. Friesen, 356, 358f., II. 228.
Buxtehude, Meinhard, a. Hamburg, 355, II. 522.

C. vgl. K.

D.

Dalekarlien, Schweden, 297.
Dame, Marquard van, a. Lübeck, 187.
Damerow, Heinrich, a. Elbing, II. 522.
Damme, Belgien, Prov. Westflandern, 8, 352, 361, II. 70f., 335.
Dänemark, d. Dänen, Regierung, Reichsrat, Adel, 10, 24ff., 41f., 44f., 109f., 115, 139, 204ff., 227f., 257, 281, 295, 297ff., 308f., 318ff., 341, II. 28f., 32, 37, 45, 52, 166, 168, 171, 180ff., 210f., 215f., 220, 223f.
—, deutsche Einwanderung in, 25.
Dannenberg, Prov. Hannover, II. 457.
Danzig, 8, 62, 94, 96ff., 130, 178, 235, 248, 290f., 324ff., 363, 449, 466f., 471ff., II. 4, 10, 18, 37, 51f., 94, 101, 106, 113, 115f., 120, 129, 151ff., 160, 163ff., 174ff., 181ff., 191ff., 212, 215f., 244, 261, 284, 301, 303, 340, 343f., 347, 376ff., 509.
—, St. Georgsbrüderschaft in, II. 520, 529.
Danzig, Stellung Lübecks in, 98f., II. 189, 443.
—, Holländer in, 272, 427f., II. 95, 135.
—, Merchant Adventurers in, 62, II. 4f., 8, 18, 31f., 118, 131, 135.
—, Domniksmarkt in, II. 275.
—, Marienkirche in, II. 120, 536.
—, Artushof in, II. 520.
Dauensfeld, Wilhelmshafen, II. 179.
David, Bischof v. Utrecht, 418.
Delft, Niederlande, Prov. Südholland, 267, 319.
Delmenhorst, Grafschaft, II. 168.
Demmin, Prov. Pommern, II. 301, 474.
Dendermond, Belgien, Prov. Ostflandern, 350, II. 64, 86.
Dethardes, Henning, lüb. Vogt auf Schonen, II. 210 Anm. 3.
Detmar, lüb. Chronist, 88, 115, 117.
Detmold, Frstt. Lippe, II. 486.
Deutschland, deutsches Reich, die Deutschen, 3f., 264, II. 339, 452.
Deventer, Niederlande, Prov. Overijssel, 31, 266, 289, 336, 425, II. 44, 57, 74, 84f., 120, 127, 144, 203, 302, 307, 444, 474.
—, Dragörfahrer in, II. 425.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
—, d. hansische Kontor in, 404ff., 410.
—, Jahrmärkte zu, II. 84.
—, Brüder vom gemeinsamen Leben in, II. 531.
Dibau, a. d. Weichsel, Prov. Westpreußen, II. 8, 153, 164, 192.
Dieppe, Pikardie, Frankreich, 362, 395, 470.
Dietrich II., Erzbischof v. Köln, II. 484ff., 509.
Dinant, Belgien, Prov. Namur, II. 44, 88, 110, 120, 493.
Ditmarschen, 204, 295, II. 218f., 226ff.
Dlugoss, poln. Chronist, II. 190.
Dobrin, Prov. Westpreußen, 173.
Dodorp, Albert, a. Danzig, II. 520.
Doesborg, Niederlande, Prov. Geldern, II. 302, 493.
Doetinchem, Niederlande, Prov. Geldern, II. 308.
Dokkum, Niederlande, Prov. Friesland, 358.
Dordrecht, Niederlande, Prov. Südholland, 20, 81, 83, 262, 264f., 268, 272, 406, 409, 436f., II. 60.

Dordrecht, Das hansische Kontor in, 21, 82f.
Dorothea, Gemahlin König Christofs, dann König Christians I. v. Dänemark, Tochter d. Markgrafen Hans v. Brandenburg, 329f., 339, 347, II. 218.
Dorpat, II. 239, 251, 301.
Dortmund, 58, 85, 159, 386, II. 56. 120, 127, 283, 302, 306f., 412, 452, 504f.
—, Englandfahrer in, 384, II. 64, 425.
—, Schonenfahrer in, II. 425.
Dragör, auf d. Insel Amager, 30, 149f., 250, 426, II 203, 210.
—, Fitten der Städte bei, 30, II. 203, 206.
Dramburg und Falkenburg, Prov. Pommern, 173.
Driesche, Johann van den, Dr., Präsident d. Rats von Flandern, 415, 418.
Duderstadt, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, II. 305.
Duisburg, Rheinprov., II. 56, 58, 298, 302.
Dülmen, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Duytz, Heinrich van, Stadtschreiber Kölns, II. 137.
Dyers b. Brouage, Westfrankr., 470.

E.

Eckernförde, Prov. Schlesw.-Holst., 208, 213.
Edinburg, Schottl.
—, Lieger des Ordens in, 363.
Eduard III., König v. England, 18, 47, 49, 60f.
Eduard IV., von York, König von England, II. 34ff., 41f., 44, 50, 52, 101f., 104, 106f., 116, 123, 125f.
Eesdingersiil, Friesl., 358.
Eggebeck, Prov. Schlesw.-Holst. 205.
Einbeck, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, II. 302, 474.
Eindridsson, Erland, königl. Lehnsmann zu Tunsberg, 331.
Elbing, 62, 99, 101, 130, 178, II. 129, 150f., 164, 187, 191, 195, 284, 301, 340, 342, 354.
—, Merchant Adventurers in, 62.
Elbing, Johann van, a. Thorn, 178.
Elborg, Niederlande, Prov. Geldern, II. 202, 302.
Elfsborg, Schweden, a. d. Mündung des Götaelf, II. 172.
Elisabeth, Gemahlin Herzog Gerds VI. v. Schleswig, 205.
Emden, Ostfriesland, 308, 355, 374f., 393, 412f.
Emmerich, Rheinprov., II. 302.
Engelbert III., Graf v. d. Mark, II. 476.
Engelbrechtson, Engelbrecht, aus Schweden, 297ff.
England, d. Engländer, d. engl. Regierung, 10f., 18, 26, 46ff., 53f., 57ff., 78, 122, 182, 194f., 231, 252, 296, 348, 359, 369, 376f., 383, 402, 442f., 452f., 464, 469, II. 1ff., 11ff., 17ff., 101ff., 116ff., 132f., 142, 167, 298, 335, 347. 404, 406, 414.
—, Merchant Adventurers, 61, 66f., 70. 74f., II. 8.
—, Tuchmacher, II. 45, 126.
—, italienische, flämische Kaufleute in, 47.
—, Lombarden in, 48, 265, 454, II. 17, 19, 420.
—, Holländer in, 270.
—, Portugiesen in, 442f.
—, Deutsche Kaufleute in, 48, II. 16f., 19, 31.
—, Lieger des Ordens in, 176.
Erfurt, Prov. Sachsen, II. 59, 305, 474.
—, Universität in, II. 532.
Erich von Pommern, König von Dänemark, Norwegen, Schweden, 69, 117, 122, 133, 136, 144, 148, 152, 183, 188f., 197, 204ff., 231ff., 255f., 297ff., 302, 308ff., 339ff., II. 185.
Erich, Herzog v. Mecklenburg, 118, 135.
Erich, Herzog von Sachsen-Lauenburg, 277.
Ermilian, Erzbischof von Nowgorod, II. 244.
Estland, 141, 209.
Esturmy, William, engl. Ritter, 70, 72.
Esumersiil, Ostfriesland, 358.
Etampes, Herr von, 410.
Eufemi I., Erzbischof von Nowgorod, II. 245.

F.

Faldern, Schloß a. d. Ems, b. Emden, 356.
Falmouth, Südwestengl., 58.

Falsterbo, Schonen, 24, 29f., 42, 150, 250, 426, II. 203.
—, Fitten der Städte bei, 30, II. 203, 206.
Fehmarn, Insel, 212, 226, 255, 302, II. 214.
Fellin, Livl., II. 303, 517 Anm. 5.
Feme, Femgerichte, Freigerichte, II. 464 ff.
Finnland, Finnen, finn. Städte, 101, 137, 141, 256, 298, 312, II. 213, 242.
Fitten, vgl. unter Skanör, Falsterbo, Dragör.
Flagge, Flaggenführung, II. 353f.
Flandern, Die Fläminger, Die vier Lede Flanderns (Gent, Brügge, Ypern, Freiamt von Brügge sc. der Franc.) 10, 13f., 17ff., 53, 76ff., 194, 282, 295, 306, 348, 352, 354, 359ff., 369ff., 376, 382, 386ff., 396ff., 400f., 408ff., 413ff., 422ff., 442, 457f., II. 11, 74f., 79ff., 118, 142f., 335, 364, 412ff., 507.
Flensburg, 205f., 226, 232, 248f., 436, II. 111, 198.
Flüsse:
Ahse, II. 448.
Deime, 96, 97, II. 449.
Düna, -gebiet, 89, 97, 99.
Eider, 115.
Ems, 353f., II. 56.
Gilge, 96.
Ilmenau, Prov. Hannover, II. 441, 447.
Leine, II. 447.
Mottlau, II. 153.
Newa, 107, 343.
Niemen, -gebiet, 8, 96, II. 449.
Ocker, II. 448.
Oder, II. 152, 193.
Peene, 135.
Pregel, II. 449.
Rhein, II. 57, 59.
Seine, 367, 452, II. 103.
Stör, 417.
Swienta, II. 147.
Trave, II. 343f.
Warthe, II. 153.
Weichsel, -gebiet, -verkehr, 97ff., II. 165f., 449.
Werre, II. 448.
Wilia, II. 154.
Frankfurt a. M., 311, 398, 400, II. 44, 58, 149, 276, 279.
—, Messen zu, 308, II. 44, 276.
—, Hansischer, Kölnischer Verkehr in, II. 276.
Frankfurt a. O., 181, II. 152, 301, 441, 457.
Frankreich, 18, 47, 359, 369f., 376, 430, 442f., 464, 465ff., II. 3, 11ff., 23, 38, 41, 115ff., 124, 132, 142.
—, Lombarden in, 265, II. 420.
Franz II., Herzog v. Bretagne, 446, 468, II. 120, 122, 134, 141.
Freiamt von Brügge, Franc de Bruges, 14, 378.
Freibeuter i. allgem., Auslieger, II. 369f.
Freibeuter, Die wendischen, 234, 235, 238, 240ff., 247ff., 251.
Friedeburg, bei Atens nahe der Weser, 356, 359.
Friedland, Meckl.-Strelitz, II. 298.
Friedrich III., deutscher Kaiser, 324, II. 125, 160, 227, 455, 457, 461, 467, 516f.
Friedrich, Erzbischof von Köln, II. 476.
Friedrich I., Kurfürst von Brandenburg, 214, 234.
Friedrich II., Kurfürst von Brandenburg, 323, II. 162, 482f., 486f., 491f.
Friedrich, Herzog v. Braunschweig-Lüneburg, II. 229, 490, 517.
Friesland, Ost-, 131, 195, 275, 284, 305, 353ff., 373ff., 392f., 412f., II. 179, 200, 229.
Friesland, West-, 370.
Friesoythe, Oldenb., II. 307.
Froissard, franz. Chronist, 17, 77.
Frunt, Johann, Dr., a. Köln, II. 37f., 324 Anm. 4, 523, 526.
Fünen, Dänische Insel, 110.

G.

Gardelegen, Altmark, II. 305.
Gascogne, Südwestfrankr., 442.
Gavre, Belg., 414.
Gebbingk, Johann, Schreiber d. hans. Kontors zu Brügge, II. 400.
Geervliet, Niederlande, Prov. Südholland, II. 64, 83.
Geldern, Herzogtum, Städte, 369f., II. 125, 144.
Gelland, Meerenge zw. Pommern u. Rügen, 64.
Gemen, Gottfried van, II. 337.
Genf, Messen zu, 470, II. 279.
Gent, 14, 18, 77f., 80, 377f., 401, 409f., 414f., II. 80, 89, 489, 493, 508.

Gent, Makler in, 16.
Genua, genues. Kaufleute, 15, 91 f., 95, 384, 399 f.
Gerd VI., Graf von Holstein, Herzog von Schleswig, 115, 204.
Gerd VII., Graf von Holstein, 232, 237 f., 319.
Gerd, Graf von Oldenburg, 412 ff., II. 119, 167 f., 170, 179, 199 ff., 212 ff., 218 ff., 225 f., 228 ff., 517.
Geren, Christian van, Schreiber des hans. Kontors zu Bergen, Chronist, II. 106, 174, 400.
Gerhard v. Kleve, Junker, II. 250.
Geseke, Westfalen, Rgbz. Arnsberg, II. 306.
Gewandschneider, II. 423 ff.
Gir, Tilmann, a. Köln, II. 59 Anm. 4.
Glambeck, Schloß auf der Insel Fehmarn, 226.
Glasgow, Schottl., Lieger d. Ordens in, 363.
Glimes, Jan van, Herr zu Bergen op Zoom, II. 76, 82, 87, 90, 120.
Goldingen, Livl., II. 303.
Göllnitz, Karpathen, Nordungarn, 89.
Gollnow, Prov. Pommern, II. 301 f.
Golwitz, i. Mecklenb., 110, 119, 133, 240, 429, II. 370.
Goslar, Prov. Hannover, II. 283, 301, 452, 516.
—, Waldleute in, II. 519.
Gotland, Die Gotländer, 10, 33, 72, 130, 135 f., 140, 143 ff., 302, 339 ff.
Göttingen, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, 124, II. 276, 302, 474.
Gottorp, Prov. Schlesw.-Holst., 210.
Gouda, Niederlande, Prov. Südholland, 266 f., 322, II. 64, 83.
Graa, Thomas, a. York, 65.
Green, Magnus, Ritter, 341, II. 169, 173.
Greetsiil, Ostfriesland, 356.
Greifenberg, Prov. Pomm., II. 304.
Greifswald, 130, 189, 219, 460, II. 301, 474, 517.
—, Bornholm- oder Kopenhagenfahrer in, II. 425.
—, Universität in, II. 534.
Grevismühlen, Meckl.-Schw., II. 304.
Groningen, Niederlande, 354, 412, 425, II. 298, 302.
Groote, Geerd, i. Deventer, II. 531.
Gropelingke, Familie in Bremen, II. 519.
Gropelingke, Hermann van, aus Bremen, 420 Anm. 4, II. 523.
Grote Gerd, bremischer Freibeuter, 429.
Grotenbrode, Prov. Schlesw.-Holst., II. 226.
Grundruhrrecht, II. 444 f.
Grunt, Friedr., aus Bremen, 420 Anm. 4.
Gruthus, Herr von, Statthalter von Holland usw. II. 121.
Guienne, 442.
Gulsand, Johann, lüb. Schiffer, 453.

H.

Haarlem, Niederlande, Prov. Nordholland, 266 f., 319, 322.
—, Schonenfahrer in, II. 425.
Hadersleben, Nordschleswig, 205, 212, 255, 303.
Haff, Kurisches, 96.
—, Frisches, 97.
Hakon V., König v. Norwegen, 26 f.
Hakon VI., König v. Norwegen, 33 ff. 41, 43 ff., 110, 151.
Halberstadt, Prov. Sachsen, Rgbz. Magdeb., II. 301, 474, 514 f.
Halland, Südschweden, 339.
Halle a. S., II. 300, 301, 515.
—, Pfänner in, II. 519.
Haltern, Westfalen, Rgbz., Münster, II. 306.
Hamburg, 7, 65, 70, 88, 167, 184, 189 f., 206, 210, 218, 226, 235 f., 239, 267, 275 f., 283 f., 299, 305, 307 f., 321, 354, 356 ff., 363, 373 ff., 392 f., 412 f., 449, 460, 464, II. 10, 31 f., 40 f., 51, 77, 81, 94, 101, 114, 120 ff., 144, 196 ff., 209, 218 ff., 270, 282 f., 301, 334, 338, 345 f., 442 f., 454, 460, 474, 478, 492, 498, 507 ff., 514, 517.
—, Bergenfahrer in, 241, II. 424 Anm. 4.
—, Englandfahrer in, 355, II. 123, 213 f., 424.
—, Flandernfahrer in, II. 424.
—, Schonenfahrer in, II. 424.
—, Islandfahrer in, II. 424 Anm. 4.
—, Spanienfahrer in, II. 424 Anm. 4.
—, St. Jakobsbrüderschaft der Elbschiffer, II. 449.
—, Holländer in, 275, II. 419.
—, Böhmen in, II. 270.
Hameln, Prov. Hannover, Rgbz. Hannover, II. 301.
Hamer, Johann, a. Danzig, II. 522.

Hamm, Westfalen, Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Hamond, John, Mayor v. London, 57.
Handelswaren:
Alaun, 15, 398f., 408.
Asche, 61, 89, 399, II. 98, 256, 430.
Bernstein, 22, 82, 84, 90, 99, 176, 363, II. 149f., 176, 431.
Bier, aus den wendischen Städten, bes. Wismar, 24, 90, 152, 335f., 409, II. 207, 431 u. Anm. 1.
—, aus Hamburg speziell, 267 u. Anm. 2, 400, 409, II. 126, 200.
—, aus Bremen, 267.
—, aus Danzig, 90, II. 431 Anm. 1.
—, aus Einbeck, II. 431 Anm. 1.
—, aus Holland, bes. Haarlem, Gouda, Delft, Amersfoort, Rotterdam, Amsterdam, 266f., 288f., 432.
Blei, 47, 89.
Butter, 266, II. 84.
Damast, II. 277.
Eisen, 89, 379, 443f., 453.
Felle, 24, 89, 443, II, 431.
Flachs, 89, II. 341, 431.
Fliesen, a. Reval, 90.
Getreide, Getreidehandel, Getreidehandelspolitik, 4, 17, 24, 26, 61, 89, 176, 278, 288ff., 295, 335f., 366ff., 438, 448, II. 197, 270, 416, 429f., 434 u. Anm. 8, 435.
Gewebe, des Orients, 15.
Gewürze, des Orients, 15, 361, 398.
Gold, 406, 461.
Grabplatten a. Stein, 90.
Hanf, 89, II. 341.
Häute, 266, II. 431.
Hering, Ostsee-, bes. schonischer, 24, 29, 31f., 90, 114, 124, 151, 182, 257, 269 u. Anm. 3, 4, 308, II. 202ff., 211, 276, 431, 433.
Hering, Nordsee-, bes. holländischer, 251, 257, 268ff., 433f., II. 431, 433.
Holz, 61, 89, II. 13, 58, 256, 340, 430.
—, Eibenholz, Bogenholz, 61, 69, II. 5, 13.
—, Wagenschoß, 182, II. 5.
—, Bündelholz, 433, II. 430.
—, Magdeburger Dielen, II. 122, 430.
Honig, 89, 90, II. 431.
Hopfen, 90, II. 431.
Indigo, II. 59.
Ingwer, 361.
Kabelgarn, 90.
Kalksteine, 90.
Käse, 266.
Krapp, II. 431.
Kupfer, 15, 461, II. 431.
—, aus den Gruben Siende Härad, Gorunda, Norbo in Westmanland, Schweden, 23.
—, aus den Gruben der Karpathen, 61, 89, II. 271f., 280.
Leder, 89.
Leinsaat, 89.
Leinwand, deutsche, bes. westfälische, 15, 24, 70, 90, II. 431.
—, St. Gallener, II. 277.
Malz, II. 207.
Mehl, II. 207.
Met, II. 431.
Öl, 443, 454.
Osemund, schwedisches Eisenerz, 23, 70, 257, II. 340, 431.
Pech, 61, 69, 89, II. 340, 430.
Pelzwerk, 15, 24, 89, 311, 400, 406, II. 80, 236, 239, 256, 263, 272, 430.
Pfeffer, 399.
Quecksilber, 89, 443.
Salz, aus der Baie, 24, 82, 257f., 272, 323, 434, 446ff., II. 239, 256, 430.
—, aus Bochnia b. Krakau, 90, 93.
—, aus Brouage, 441, 446, II. 430.
—, Flämisches, II. 430.
—, aus Greifswald, 258, II. 430.
—, aus Großsalze bei Magdeburg, 323, II. 430.
—, aus Halicz in Ruthenien, 90.
—, aus Halle a. S., II. 430.
—, aus Kolberg, 258, 323, II. 430.
—, aus Lüneburg, 24, 90, 257f., 323, II. 223, 430.
—, aus Oldesloe, 258, 323, II. 430.
—, aus Portugal, Lissabon, Setubal, 443, 454, II. 239, 430.
—, Schottisches, II. 430.
—, aus Seeland i. d. Niederlanden, 266.
—, aus Staßfurt, II. 430.
—, aus Sülldorf, II. 430.
—, aus Werl in Westfalen, II. 430.
Sammet, II. 277.
Schwefel, 443.
Seife, 443.
Silber, 47, 399, 406, 461, II. 271f., 280.
Speck, II. 431.

Stapelwaren im hans. Verkehr mit Flandern, II. 70f., 98f.
Stockfisch, Bergerfisch, 24, 31f., 152, 257, 308, 335f., II. 207, 210, 276, 431, 433.
Südfrüchte, 379, 398, 443.
Südwaren, 90, II. 59, 429, 431.
Talg, 89.
Teer, 61, 69, 89, II. 340, 430.
Tran, II. 431.
Tuch, Preise, 73 Anm. 2.
—, Länge, 73 Anm. 2.
—, aus Eisenach, II. 264, 430 Anm. 4.
—, Englische, 61, 67, 69f., 73, 90, 371f., 396, II. 11, 13, 17, 21, 28, 38f., 42, 59, 80, 103, 256f., 264, 430.
—, Arten Kersey und Stockbreit, II. 80.
—, aus Erfurt, II. 430 Anm. 4.
—, Holländische, bes. von Leiden, Amsterdam, Schiedam, 278f., 289, 426, 439, II. 72ff., 84, 85.
—, von Mecheln, 82, 385.
—, Niederländische, bes. flandrische, 15, 90, 351, 405, 423, II. 72ff., 80, 98, 143, 239, 264, 430, 432.
—, Polnische, 90, 103.
—, Preußische, die oberländischen, 90, 103.
—, von St. Omer, 82, 465.
—, aus Ulm u. Augsburg, II. 277.
—, Westdeutsche, 90.
—, aus Zittau, II. 264.
Tuchindustrie, in Brabant und Hennegau, 17, 351.
—, in Duisburg, 408.
—, Englands, 17, 61, 73f.
—, in Flandern, 4, 16f., 351. 371.
—, in Göttingen, II. 430 Anm. 4.
—, in Hamburg, II. 430 Anm. 4.
—, in Holland, bes. in Middelburg, Zierixee, Dordrecht, Leiden, Amsterdam, 17, 266, 268, 372, 383, 408, 431f.
—, in Köln, II. 59, 61.
—, in Nordfrankreich, 17.
—, in Wesel, 408, II. 430 Anm. 4.
Ventewaren, 406, II. 36, 70f., 98f.
Wachs, 89, 311, II. 80, 236, 239, 431.
Waid, 432, II. 59, 431.
Wein, 58, II. 433f.
— aus Poitou, überh. französischer, 82, 90, 441f., 451, II. 431.
—, vom Rhein, 90, 278, 395, 399, 407f., II. 58f., 276, 431.
Wein, von Spanien, 454, II. 431.
— a. d. Süden, 90.
Wolle, englische, 18, 46, 74, 82, 268, 270f., 351, II. 11, 45, 431.
—, schottische, 18, 271, 363.
—, spanische, 18, 373, 379, 432, 443f., 458.
Zinn, a. d. Bergwerken v. Cornwales, 47.
Hanse, die deutsche, die H. der deutschen Städte, 7, 13. 19, 37, 42, 45f., 49, 50ff., 84, 88, 125, 138, 153, 157, 162, 172, 183ff., 186, 191ff., 201ff., 243, 245, 295f., 326, 348, 360, 363ff., 370ff., 375ff., 382, 393, 396ff., 402ff., 415ff., 422ff., 439, 456ff., 465ff., II. 10ff., 21ff., 41ff., 49ff., 64ff., 74ff., 85ff., 94ff., 101ff., 118ff., 132ff., 141ff., 195, 234ff., 259f., 267f., 280f., 284f., 289ff., 337f., 349, 352f., 355ff., 376ff., 388ff., 403ff., 415ff., 422, 426ff., 432ff., 442ff., 450, 456ff., 462ff., 466, 468, 479f., 490ff., 500ff., 536f.
—, Drittel der, II. 308f.
—, Hansetage, II. 311ff.
—, Rezesse, II. 318ff.
—, Siegel, II. 320.
—, Ausschluß aus der, Verhansung, II. 328f.
Rat, Ratsherren, Ratsherrschaft der Hansestädte, II. 320ff., 326, Anm. 3, 501ff., 511, 518ff., 527f., 530.
Junker, die Angehörigen der Geschlechter in d. Hansestädten, II. 521, 529 u. Anm. 2.
Stadtschreiber der Hansestädte, II. 321, 525f.
Syndici der Hansestädte, II. 525f.
Prokuratoren der Hansestädte am Reichshofgericht, II. 464.
Handwerk, Handwerker, II. 431, 435ff.
—, politische u. soziale Stellung der II. i. d. Städten, II. 501ff., 511f., 519, 528f.
Kaufleute als politische Machtgruppe in d. St. II. 502, 509, 514.
Kaufleutekompagnien, II. 424ff. vgl. auch unter d. einzelnen Hansestädten.
Kramhandel, Krämer, II. 422f.
Finanzverwaltung in d. Hansestädten, II. 502.
Backsteinbauten, Hallenkirchen in den Hansestädten, II. 536.

Bibliotheken in Hansestädten, II. 531 f.
Brüder vom gemeinsamen Leben in Hansestädten, II. 531.
Dramatische Spiele in Hansestädten, II. 529 f.
Schützenfeste, —gesellschaften, Papagoienschießen, -gesellschaften in d. Hansestädten, II. 528.
Sprache, Sprachkenntnis d. Hansen II. 322, 534 ff.
Hannover, II. 301, 447 f. 496.
Hans, König v. Dänemark, II. 235, 500.
Hapsal, Estland, 240.
Harburg, Prov. Hannover, II. 478.
Harderwijk, Niederlande, Prov. Geldern, 31, 289, II. 57, 302, 307.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
Hardevust, Everd, a. Köln, 376, II. 523.
Haren, Heinrich van, a. Wismar, 223, 236.
Harfleur, Nordfrankr., 395, 452, 470.
Haselünne, Prov. Hannover, Rgbz. Osnabrück, II. 307.
Hasselt, Belgien, Prov. Limburg, II. 308.
Hattecliff, William, Sekretär d. engl. Königs, II. 127.
Hecht, Arnold, a. Danzig, 178 f., II. 522.
Hedwig, Gemahlin König Wladislaw Jagiellos, 143, 173.
Heiligenhafen, Prov. Schlesw.-Holst. 208, II. 226.
Heiligenstadt, Prov. Sachsen, Rgbz. Erfurt, II. 305.
Heinrich IV. v. Lancaster, König v. England, 68 ff., 74, 152, II. 1.
Heinrich V., König v. England, 194, 362, 466, II. 2 ff.
Heinrich VI., König v. England, 74, 152, II. 2, 5 ff., 31, 34, 37 f., 52, 104, 107.
Heinrich VII., v. Tudor, König v. England, II. 133.
Heinrich III., König v. Kastilien usw., 455.
Heinrich IV., König v. Kastilien usw., 463.
Heinrich der Eiserne, Graf v. Holstein, 115.
Heinrich IV., Herzog v. Schleswig, 191, 226, 232.
Heinrich, Graf v. Holstein, Bischof von Osnabrück, 205.
Heinrich III., Herzog v. Mecklenburg, 44, 109, 116.
Heinrich IV., Herzog v. Mecklenburg, II. 199, 483, 492.
Heinrich, Herzog v. Braunschweig-Lüneburg, 170, 205, II. 477 f.
Heinrich, Herzog v. Braunschweig-Lüneburg, II. 483.
Heinrich Rumpold, Herzog v. Schlesien, 218.
Heinrich, Herzog v. Brabant, II. 76.
Heinrich, Bischof v. Münster, II. 222, 228, 230.
Heinrich, Bischof v. Winchester, Kardinal u. Kanzler v. England, II. 15, 19.
Hela, 110, 132, 257, II. 370.
Helgoland, 33, 472.
Hellewaghe, Hartmann van, a. Soest, 11.
Helmstedt, Herzogt. Braunschweig, II. 302.
Helsingborg, Schonen, 42, 123, 128 ff., 305, 309 ff.
Helsingör, Seeland, 237, 305, 309.
Herford, Westfal., Rgbz. Minden, II. 302, 448, 486.
Hermann, Landgraf v. Hessen, II. 136.
Hermann, Michael, deutscher Schuhmacher in Lissabon, 461.
Hertogenbosch, Niederlande, Prov. Nordbrabant, II. 202.
Hertze, Johann, Stadtschreiber Lübecks, II. 14, 526.
Hervorde, Liffard van, a. Elbing, II. 522.
Hetvelt, Heinrich, a. Thorn, 137, II. 522.
Hiddensö, Insel bei Rügen, darauf der Dornbusch, 64, 110, 301.
Hieronymus, Bischof v. Kreta, II. 187.
Hildesheim, Prov. Hannover, II. 301.
Hindelopen, Niederlande, Prov. Friesland, II. 308.
Hirtz, Evert van, Köln, 420 Anm. 4.
Hisko, münsterscher Propst in Emden, 354 f., 357.
Hochmeister des Deutschritterordens in Preußen,
—, Winrich von Kniprode, 32, 93, 159, 172.
—, Konrad Zöllner von Rotenstein, 66.
—, Konrad von Wallenrod, 127.
—, Konrad von Jungingen, 68, 71, 97, 127 f., 136, 144, 147, 173, 178.
—, Ulrich von Jungingen, 147, 173 f., 178, II. 1.

Hochmeister des Deutschritterordens in Preußen,
—, Heinrich Reuß von Plauen, 179 f., 181 Anm. 1, II. 2, 4, 239.
—, Michael Küchmeister v. Sternberg, 97, 180 ff., 221, II. 449.
—, Paul von Russdorf, 222, 250, 286 ff., 290 ff., 307, 375 ff., II. 8, 10, 154. 157.
—, Konrad von Erlichshausen, 396, II. 154, 157 ff.
—, Ludwig von Erlichshausen, 404 ff., 467, II. 30, 159 f.
Hoekschen, die, holländ. Parteiname, vgl. unter Holland.
Holland, im allgemeinen: Holland, Seeland, Westfriesland zusammen, holl. Städte, 11, 122, 125, 243, 261 ff., 273, 292 ff., 296, 304, 305 ff., 319 ff., 326, 348, 355, 358, 369, 383 f., 424 ff., 432 ff., II. 56 f., 83 ff. 95 ff., 99, 105 f., 114 ff., 120, 122, 126, 133 ff., 141, 143, 144 f., 167, 169, 177 f., 223, 347, 380 f., 385 ff., 408 ff.
—, Parteien, die Hoekschen und Kabeljauwschen, 263, 296.
—, hansische Kaufleute in, 262, 274 f.
—, Lombarden in, 265 f.
—, Schotten in, 364.
Holstein, die Holsten, die Grafen v. H., 40, 43, 115, 117, 197, 205 ff., II. 30, 195 ff., 212 ff., 218 ff., 227.
Honfleur, Normandie, Frankr., 470.
Hoorn, Niederlande, Prov. Nordholland, 319.
Horborch, Bertram, a. Hamburg, II, 522.
Horsens, Jütland, 250.
Horst, Johann van der, hans. Kaufmann, 393.
Horst, Heinrich van der, a. Hamburg, II. 429.
Houk, Belgien, Prov. Westflandern, 361, II. 71.
Hove, Heinrich ten, Schreiber d. hans. Kontors zu London, II. 400.
Hove, Vicko vam, a. Hamburg, II. 14.
Hoya, Grafschaft, II. 168.
Hoyer, Johann, a. Hamburg, 87, II. 522.
Hoyer, Heinrich, a. Hamburg, 230, 233, 250, 376, II. 522.
Hull, Nordostengl., 74, II. 26.
Hussiten, 244, 251, II. 147, 273, 459 f., 481.
Husum, Prov. Schlesw.-Holst., 436, II. 111, 198, 225.
Huxer, Tidemann, aus Danzig, II. 522.

I u. J.

Jakob I., König v. Schottland, II. 13, 101.
Jakoba, Gräfin v. Holland usw., 263, 279.
Jenevelt, Heinrich, a. Hamburg, 355.
Jensson, Iver, Ritter, 305.
Jerusalem, 223.
Jever, Häuptlinge v., II. 228.
Imel, Häuptling in Emden, 374.
Indien, II. 279.
Ingeborg, Herzogin v. Mecklenburg, 44.
Jobst, Markgraf v. Brandenburg, 118.
Johann II. König von Kastilien usw., 455, 457.
Johann, Herzog v. Baiern, Bischof-Administrator v. Lüttich, Graf v. Holland, 279, 281, 358, II. 478.
Johann, Herzog v. Böhmen, II. 269.
Johann II., Herzog v. Brabant, 384.
Johann, Herzog v. Bretagne, 450 f.
Johann, Herzog v. Burgund, 71, 350, 359 ff.
Johann, Herzog v. Kleve, II. 484, 493.
Johann I., d. Ältere, Herzog v. Mecklenburg-Stargard, 118 Anm. 1, 119.
Johann II., Herzog v. Mecklenburg-Stargard, 119, 126 f., 129 f.
Johann IV., Herzog v. Mecklenburg. 135, 140, 191, 211, II. 533.
Johann, Herzog v. Sachsen-Lauenburg, II. 492.
Johanna, Herzogin v. Brabant, 369.
Jonsson, Sigurd, Reichsdrost v. Norwegen, 331.
Ipswich, Südostengl., II. 26, 36.
Isabella v. Portugal, Gemahlin Herzog Philipps d. Guten v. Burgund, 383.
Isborsk, Westrußl., Pskow, 106.
Isidor, Metropolit von Kiew, II. 249.
Island, 229, 335.
—, Verkehr der Engländer nach, 229, II. 20, 43, 132, 233 u. Anm. 1.
—, Verkehr der Hansen nach, II. 233 u. Anm. 2.
—, Verkehr der Holländer nach, II. 233.
Italien, die Italiener, die italienischen Kaufleute 3, 15, 83, II. 279.
Itzehoe, Prov. Schlesw.-Holst., 417, II. 111, 222.

Jude, Sander, Ritter, a. Köln, 22.
Juden, II. 156, 421.
Jütland, der jüt. Adel, 40, 43, 110.
Jwan III., Großfürst von Moskau, II. 262 f, 265 f.

K u. C.

Kabeljauwschen, Die, holländischer Parteiname, vgl. unter Holland.
Cadix, 454 Anm. 6.
Caen, Robert von, engl. Ritter, II. 22.
Kaffa, 91, 95, 96, II. 269, 280.
Calais, 74 u. Anm. 3, 270 f., 378, 432, II. 19, 21.
Kallundborg, Seeland, 45.
Kalmar, Schweden, 118, 133, 143. 145, II. 215.
—, Deutsche Bevölkerung in, 26.
—, Deutsche Kaufmannschaft in, 12 Anm. 2, 26.
—, Union zu, 133 f., 256, 285.
Calwen, Reiner van, a. Lübeck, 171, 187.
Calwen, Wilhelm van, a. Lübeck, 329, 334, 397, II. 524.
Cambridge, Südostengland, II. 44 Anm. 2.
Kamen, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Kamin, Prov. Pommern, II. 304.
Kampen, Niederlande, Prov. Overijssel, 21, 23, 31, 34, 45, 51, 80, 85, 281, 289, 315, 326, 425, 431, 450, 463 f., 472, II. 56 f., 120, 127, 144, 298 f., 302, 307, 343, 443, 474, 489 Anm. 2, 497.
—, Dragörfahrer in, II. 425.
Kanäle, II. 447 ff.
—, Trave-Delvenau-Elbe, 139, 239, 258, 260, II. 447.
—, Wismar-Lüneburg, 258, II. 447.
—, bei Södertelge, 298.
—, Sluys-Damme-Brügge, 352, 365 f., II. 343.
—, Alster-Beste, II. 447.
Karbow, Peter, a. Lübeck, 170.
Carentan, Normandie, Frankr., 470.
Karl IV., deutscher Kaiser, 32, 45, II. 269 f., 454, 456 f., 464.
Karl V., König v. Frankreich, 465.
Karl VI., König v. Frankreich, 78, 80, 466.
Karl VII., König v. Frankreich, 466 ff., II. 33, 41.
Karl VIII., König v. Frankreich, II. 141.
Karl der Kühne, Herzog v. Burgund, 473, II. 41 f., 51 f., 88, 101 ff., 112 ff., 116, 120 f., 123, 125 f., 133, 136, 227 ff., 493 ff., 499.
Karl, Herzog v. Guienne, II. 116.
Karlson Wasa, Kettil, Bischof von Linköping, II. 212.
Casimir III. d. Große, König v. Polen, 32, 93, II. 270.
Casimir IV., König v. Polen, 472, II. 103, 117, 148, 155 f., 161, 163 f, 183, 253, 261, 492.
Casimir VI., Herzog v. Pom.-Stettin, 234.
Castorp, Heinrich, a. Lübeck, 396, II. 40, 52, 120, 122, 138, 187 ff., 215, 218, 493, 497, 524.
Katalonien, 83, 462.
Katharine, von Pommern, Mutter König Christophs v. Dänemark, 303.
Caxton, William, Gouverneur der Merchant Adventurers in den Niederlanden, II. 39, 47.
Keddeken, Franko, Dr., Propst von Thourout, II. 14, 18.
Kent, Grafschaft, Südostengl., II. 23.
Kent, Thomas, Dr., Engländer, II. 23, 27, 33, 45.
Champagne u. Brie, Messen dort, 9, 11, 15, 470.
Cherbourg, Normandie, Frankreich, 470.
Christian I., Graf von Oldenburg, König von Dänemark, 341 ff., 435 f., 472, II. 21, 24, 28 f., 32, 38 f., 43, 96, 103, 117, 119, 167 ff., 179 ff., 187, 195 ff., 210 ff., 487, 490 f., 495.
Christoph, Herzog v. Baiern, König von Dänemark, 303 ff., 309 ff., 327 ff., 337 f., 340, 434 f., II. 20, 158, 252, 482 f.
Kiel, 208, II. 219, 301.
Cirksena, Edzard, Häuptling von Greetsiil, 374, 392 f.
—, Ulrich, Häuptling von Greetsiil, 393, 412, II. 200.
Claus, Graf von Holstein, 44.
Klepping, Andreas, a. Dortmund, II. 523.
Kletzeke, Johann, a. Hamburg, 235 f.
Clingenberg, Johann, a. Lübeck, 376, II. 14.
Klockener, Freibeuter der wend. St., 232, 247, II. 176.
Knut, Bischof von Wiborg, II. 39.
Knutson, Karl, Reichsmarschall, dann König v. Schweden, 299, 302 f., 309,

312, 339 ff., II. 33, 167, 170, 174 f., 180 f., 183, 212 f., 215 ff., 220, 222.
Coburg, Fürstenzusammenkunft in, II. 487.
Kock, Reimar, lüb. Chronist, II. 120.
Coesfeld, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Coesfeld, Goswin van, Schreiber des hans. Kontors zu Brügge, 421 f., II. 400, 493, 524.
Kogge, Martin, a. Danzig, II. 163.
Kokenhusen, Livland, II. 303.
Kolberg, 230, 433, II. 129, 177, 301, 304, 483 f.
—, Sülzherren in, II. 519.
—, Marienkirche in, II. 536.
Colchester, Südostengl., 58, II. 36, 44 Anm. 2.
Colmann, Johann, a. Lübeck, 317.
Köln, 22, 58, 85, 266, 268 f., 278, 282, 286, 289, 363, 386, 405 ff., 422, 424, II. 10, 14, 19, 28 ff., 36 ff., 40 f., 44, 46, 48 f., 53, 56, 57 ff., 65, 69 f., 75 ff., 84, 87 ff., 96 f., 100, 104 f., 110, 112, 120, 124 ff., 136 ff., 149, 198, 229, 276, 283, 300, 302, 441, 454 f., 480, 495 ff., 502 f., 505.
—, Konföderation zu, 40, 43, 52, 109, 112 f., II. 290 f.
—, Englandfahrer in, II. 36, 48, 59 u. Anm. 4, 94, 425.
—, Fraternitas danica in, II. 424.
—, Nürnberger in, II. 272.
—, Lombarden in, II. 420.
—, Universität in, II. 532 f.
Commines, Philipp de, franz. Chronist, II. 102.
Kompaß, II. 364.
Königsberg, II. 150 f., 160, 163, 165, 176 ff., 193, 195, 301, 303.
—, Großschefferei des Ordens in, 176, II. 149.
Konitz, Prov. Westpreuß., II. 162.
Konstantinopel, 91, II. 279.
Konstanz, II. 271, 298.
Kontore, hansische, im allgemeinen, II. 390 ff.
—, Siegel der, II. 395.
—, Inventar der, II. 395 Anm. 4.
—, Beamte der, bes. die Schreiber, II. 400 f.
—, Schoß der, II. 401 f.
Kontor, Hansisches, zu Brügge, 12, 19, 79, 85 ff., 104, 165, 169 f., 186, 195, 232, 243, 282, 305, 350 f., 362, 366 ff., 372 f., 382, 390, 394 ff., 420 f., 424, 456 ff., 468 f., II. 51, 54 f., 62 ff., 70, 73, 75 ff., 81 ff., 86 ff., 106, 121, 138, 141, 143 f., 331, 335 f., 358, 377, 391 ff., 396 f., 401, 404 f., 408 ff., 412 ff., 420.
Kontor, Hansisches, zu Brügge, Schoß daselbst, 368, 397, II. 67 ff., 76 ff., 85, 87 ff., 96, 98, 112, 138, 144.
—, der Hamburger zu Staveren, 267, II. 63, 391, 398.
—, der Hamburger zu Sluys, 267, II. 63, 72, 391 f., 398 f.
—, der Hamburger zu Amsterdam, 267, II. 63, 77, 391, 398.
—, Hansisches, zu London, die Gildhalle, der Stalhof, 49, 54, 57 f., 232, II. 5 ff., 11, 16 f., 19, 32, 34 ff., 44 u. Anm. 2, 128, 129 f., 138 f., 391 ff., 396 f., 401, 406, 414.
—, — Schoß daselbst, II. 36, 139.
—, Kölnisches, zu London, II. 46 ff., 137.
—, Hansisches, zu Boston, 58, 152, II. 6, 44 u. Anm. 2, 128, 130, 391 f.
—, —, zu Lynn, 58, II. 44 u. Anm. 2, 128, 391.
—, —, zu York, 58, II. 44 u. Anm. 2.
—, — Ipswich, 58, II. 44 u. Anm. 2, 130, 391.
—, — Hull, 58, II. 44 u. Anm. 2, 391.
—, — Norwich, 58.
—, — Yarmouth, 58, II. 391.
—, — Bristol, 58.
—, — Bergen i. Norw., die deutsche Brücke, 26 ff., 36, 132, 151 ff., 229, 240, 253, 331 ff., 335, 344 ff., II. 129, 173, 206 ff., 220, 231 ff., 391 ff., 398, 404, 409.
—, — Opslo, 26 f., 151, 216, 331, 334, 338, 347, II. 172, 206, 391, 394, 398.
—, — Tunsberg, 26 f., 151, 331, 338, 347, II. 172, 206, 391, 394, 398.
—, — Malmö, 26, 150, II. 205, 391, 399.
—, der Stettiner zu Malmö, II. 205, 425.
—, Hansisches zu Kopenhagen, 26, 337, II. 204, 218, 391, 399.
—, — Nowgorod, Petershof, Olafshof, Peterskirche, 10, 35 f, 102, 107, II. 238 ff., 244, 251, 255, 264, 266 ff, 391 ff., 396 ff., 400 f., 404, 408, 412.
—, Rigisch-hansisches, zu Polozk, 96 f, II. 239, 249, 267, 391, 394, 398 f., 412.
—, Preußisch-hansisches, zu Kowno, 96, II. 154 f., 194, 391, 394, 398 f.
—, preußisches, zu Wilna, II. 154.

Kopenhagen, 70 Anm. 4, 136, 141, 142, 237 ff., 337, II. 204, 218.
—, Universität in, II. 225, 534.
Kopussa, Litauen, 97, 98.
Kordelitz, Johann, a. Thorn, 63, II. 522.
Korner, lüb. Chronist, 106, 123, 138, 218, 224 f., 245, 255, 455,
Korsör, Seeland, 45, 305.
Köslin, Prov. Pommern, 230.
Koting, Heinrich, a. Hamburg, 397.
Courtray, Belgien, Provinz Westflandern, II. 73.
Kowno, Litauen, 92, 96, II. 154 f., 165, 194.
Krakau, 89, 92 ff., 399, II. 59, 80, 150, 152, 192, 271, 279, 301.
—, Nürnberger in, II. 270 ff.
—, Konstanzer in, II. 271.
Kröpelin, Arnold, a. Rostock, 138 f., II. 522.
Kröpelin, Hans, Ritter, 298.
Crowmere, William, Alderman v. London, II. 7.
Crull, Ludwig, a. Lübeck, 358.
Krummediek, Erich, schleswigscher Ritter, 209, 248 f.
Kulm, II. 150, 165, 284, 299, 301, 303.
—, Universität in, II. 532.
Kulmerland, 180, II. 147, 157, 160.
Kurland, 104.
Küstrin, a. d. Oder, Prov. Brandenburg, II. 153.
Kyngton, Johann, Magister, engl. Kleriker, 70, 72.

L.

La Hogue, Normandie, Frankr., 470.
Landsberg, a. Warthe, Prov. Brandenburg, II. 153.
Landskrone, am Sund, Schonen, 229, 238 f.
Langejohann, Peter, a. Wismar, II. 199, 517, 523.
Langenbeck, Dr., a. Hamburg, II. 338.
Lannoy, Gilbert de, flandr. Ritter, 96, 174 Anm. 5, II. 271.
Lappland, Die Lappen, 141.
Laredo, Nordspanien, 454.
—, Kaufleute aus Piacenza in, 454.
La Rochelle, 400, 441 ff., 449, 451, 455 ff, 470, II. 335.
—, Hansen in, 445, 451 ff., 455, 459 f., 463.
La Rochelle, Spanier in, 441, 443 f., 460.
—, Fläminger in, 443.
Läsö, dän. Insel, 232, 316.
Lastadie, II. 341.
Laxmann, Johann, Erzbischof von Lund, 313, 319.
Leerort, Ostfriesland, 375, 393, 413.
Leeuwarden, Niederlande, Provinz Friesland, 425.
Leiden, Niederlande, Provinz Süd-Holland, 268, 319, 322, II. 84, 122, 126, 429.
Leipzig, II. 279.
Lembeck, Rittergeschlecht in Jütland, 29.
—, Klaus, auf Dorning, 213.
Lemberg, 14, 91, 92, 95 f., II. 80, 269 ff., 301 Anm. 2.
—, Fremde Kaufleute in, 91.
—, Messe in, 91.
—, Niederlage des Ordens in, 176.
Lemgo, Ft. Lippe, II. 302, 306, 486.
Lemsal, Livland, II. 303.
Letzkau, Konrad, a. Danzig, 178 f., II. 522.
Leutschau, Karpathen, Nordungarn, 89.
Likendeeler, 160, 275, 353 ff.
Limberg, Tidemann van, a. Dortmund, 12, 48.
Limburg, 369.
Limfjord, II. 203.
Lindholm, Schonen, 118, 129.
Lippe, Klaus van der, a. Stralsund, 236, 241.
Lippstadt, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 306.
Lissabon, 449, 454, 459.
—, Hans. Lieger und Kaufleute in, 416, 454, 461 f.
Litauen, 89, 93, 97, II. 147, 152, 154 f., 165, 193 f., 238, 262 f.
Livland, Liv-, Kur-, Estland, d. livländischen Städte, Orden, 72, 102, 195, 219 f., 234, 248, 259, 314, 425, 433, II. 129, 147, 175, 187, 240 f., 243 ff., 250 ff., 256, 257 ff., 262 ff., 266 f., 284, 392, 412 f., 416 ff., 496.
—, Engländer in, 185, II. 2, 129, 417.
—, Hansen in, II. 257 ff, 265, 443.
—, Holländer in, 185, 251, 272, 277, 439, II. 95, 236, 265, 417 ff.
—, Nürnberger in, II. 277.
Lödöse, Schweden, 316, II. 215, 298.
—, Deutsche Bevölkerung in, 26.

Lödöse, Deutsche Kaufmannschaft in, 12 Anm. 2, 26, II. 298.
Lolland, Laaland, dän. Insel, 232.
Lombarden, 265, 398, II. 420 f., vgl. auch unter England, Frankreich, Niederdeutschland, Holland, Brügge, Lübeck, Köln.
London, 57 ff., 63, II. 4, 6, 26, 34 ff., 117.
—, Bischofstor in, 57, II. 11, 34 f.
—, Nürnberger in, II. 271.
Lopow, Heinrich, a. Hamburg, II. 523.
Lotsen, II. 114, 355, 364.
Löwen, Belgien, Prov. Brabant. 352.
Lübeck, 6 ff., 21, 55 f., 72, 85, 88, 98, 100, 102, 110 f., 116, 120, 127 f., 130, 137, 147, 157 f., 161, 163 ff., 184, 187 ff., 197, 203 ff., 208 f., 213, 219, 224, 226, 235 ff., 248, 258, 260 f., 299, 302 ff., 311, 324 ff., 328 ff., 335 ff., 348, 354, 357 f., 400, 406, 412 f., 416, 449, 460, 466 f., 473, II. 10, 22 ff., 33 f., 37 ff., 42, 45, 51, 70, 73, 96, 99 f., 114 ff., 120 ff., 131, 142 ff., 158, 162, 168, 171, 182 ff., 187, 189 ff., 196 ff., 202, 209, 213 ff., 218 ff., 226 ff., 237 f., 243, 251, 256 ff., 281 f., 301, 309 f., 334 f., 343 f., 392, 412, 443, 452, 457, 460, 474, 478, 488, 490 ff., 495 ff., 504, 507 ff.
—, Bergenfahrer in, 249, II. 24 f., 209 f., 424.
—, Stockholmfahrer in, 340, II. 424.
—, Nowgorodfahrer in, II. 177, 185, 215, 256, 424.
—, Rigafahrer in, II. 185, 256, 424.
—, Revalfahrer in, II. 260, 424.
—, Narwafahrer in, II. 260, 424.
—, Schonenfahrer in, II. 424.
—, Flandernfahrer in, II. 424.
—, Englandfahrer in, II. 424.
—, Aalborgfahrer in, II. 424 Anm. 4.
—, Islandfahrer in, II. 424 Anm. 4.
—, Spanienfahrer in, II. 424 Anm. 4.
—, Paternostermacher in, II. 149 f., 176.
—, Zirkelgesellschaft in, II. 520.
—, Lieger des Ordens in, 176, II. 149.
—, Nürnberger in, II. 272, 273 f., 277.
—, Augsburger in, II. 277.
—, Holländer in, II. 419.
—, Lombarden in, II. 421.
—, Marienkirche in, II. 536.
Lüchow, Prov. Hannover, II. 457.
Lüdershausen, Prov. Hannover, II. 478.
Ludwig IV., der Baier, deutscher Kaiser, II. 452. 504.
Ludwig XI, König von Frankreich, 434, 469 ff., II. 41, 50, 52, 101 ff., 117, 120, 124, 141, 279.
Ludwig, König von Ungarn und Polen, 93.
Ludwig I., Graf von Flandern, 18, II. 71.
Ludwig II., Graf von Flandern, 20 ff., 77 ff., II. 475.
Ludwig, Pfalzgraf bei Rhein, 166.
Lund, Schonen, 112.
Lüneburg, Prov. Hannover, 7, 167, 189, 219, 226, 230, 235, 258, 299, II. 187, 198, 209, 213, 276, 283, 301, 441 ff., 447 f., 460, 477 f., 483, 488, 490, 516 f.
—, Englandfahrer in, II. 425.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
—, Sülfmeister in, II. 519.
—, Theodorigilde in, II. 520.
—, Universität in, II. 534.
—, Nikolaikirche in, II. 536.
Lüneburg, Johann, a. Lübeck, 105.
Lüneburg, Johann, a. Lübeck, 260, II. 171, 182, 524.
Lünen, Westfalen, Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Lüttich, Belgien, II. 89, 97, 478, 493, 507 f.
Lynn, Ostengl., 58, 66, 122, II. 6, 26, 36.
—, Preußen-, Schonen-, Bordeauxfahrer in, 75.
—, Bergenfahrer in, 75, 152.
Lyon, Messen zu, 470, II. 279.

M.

Maastricht, Niederlande, Schonenfahrer in, II. 425.
Magdeburg, 124, 399, II. 59, 270, 301, 305, 441, 448, 457, 492, 517 Anm. 5.
Magnus, König von Schweden, 25, 27, 33 ff.
Magnus II., Herzog v. Mecklenburg, II. 229.
Mainz, II. 58, 493.
Malmö, Schonen, 42, 123, 149 f., 250, 343, 426, II. 202, 204 f., 218.
Marennes, b. Brouage, Westfrankr., 470.
Margarethe von Anjou, Gemahlin König Heinrichs VI. von England, II. 21, 50, 52, 107.

Margarethe v. York, Gemahlin Herzog Karls d. Kühnen von Burgund, II. 42.
Margrethe, Königin von Norwegen, Dänemark, Schweden, 35, 44f., 69, 72, 108ff., 156, 182, 204ff.
Marie, Königin von Frankreich, 466ff.
Marienburg, Provinz Westpreußen, 174 u. Anm. 5, 179, II. 160, 163f.
—, Großschefferei des Ordens in, 176, II. 148f.
—, Jahrmarkt in, II. 274.
Marsdiep, Meerenge zwischen Texel u. Nordholland, II. 79.
Marstrand, Schweden, 306, 311, 313.
Marzellus, Bischof v. Skalholt, dann Erzbischof v. Trondhjem, II. 198.
Mecheln, Belgien, 20, 81, 88, 369, 385ff., 406, II. 60, 64, 81, 89, 120.
Meere,
Bottnischer Busen, 257.
Kaspisches Meer, 91.
Nordsee, -gebiet, 235.
Ostsee, -gebiet, -länder, 3, 6, 46, 55, 61, 74, 204, 235, 239, 248f., 256, II. 145, 342.
Schwarzes Meer, 3, 91.
Meideburg, Johann, a. Danzig, II. 523, 532.
Mecklenburg, 109, 118ff., 127f., 134f.
Memel, II. 176.
Memling, Hans, Maler, Bild: Jüngstes Gericht, II. 120.
Meppen, Prov. Hannover, Rgbz. Osnabrück, II. 306.
Merchant Adventurers, vgl. unter England.
Merseburg, Prov. Sachsen, II. 305.
Mertensson, Jesse, dän. Freibeuter, II. 183.
Messen, vgl. u. Champagne, Schonen, Frankfurt a. M., Antwerpen, Genf, Lyon, Lemberg.
Meuting, Augsburger Handelsgesellschaft, II. 278 Anm. 2.
Mewe, a. d. Weichsel, Prov. Westpreußen, II. 165, 187.
Michels, Gödeke, Seeräuber, 355.
Middelburg, Niederlande, Prov. Seeland, 83, 268, 272, 406, 432, II. 60, 81.
—, Engländer in, 271, 275, 432.
—, Fremde Kaufleute im allgem. in, 271, 432.
Militis, Christian, a. Hamburg, II. 522.
Minden, Westfalen, II. 302, 506.
Minden, Gerd van, a. Lübeck, 420 Anm. 4.
Moen, dänische Insel, 133, 232.
Mölln, Lauenburg, 140, II. 492.
Mongolen, 3, 92, II. 269.
Monikereede, Belgien, Prov. Westflandern, 361, II. 71.
Mont St. Michel, Normandie, Frankr., 450.
Moritz, Graf v. Oldenburg, II. 212f.
Morkerke, Dietrich, a. Lübeck, 211.
Moskau, Großfürstentum, Stadt, II. 245, 262, 266f., 279.
Mühlhausen, Prov. Sachsen, Rgbz. Erfurt, II. 305, 452, 474.
Münster, II. 44, 74, 120, 127, 144, 302, 306f., 484, 488, 516.
Münze, Münzwesen, Münzprägung, Münzpolitik, in der Hanse, II. 438, 440, 455 Anm. 2.
—, in Dänemark u. Schonen, 154, 215ff., 219, 221, 223, 227, 297, II. 439.
—, in Lübeck, den wendischen und pommerschen Städten, 154, 223, II. 304, 439.
—, in den vorpommerschen Städten, II. 438.
—, in Preußen, 181.
—, in den altmärkischen Städten, II. 438.
—, in den sächsischen Städten, II. 305, 438.
—, im Burgund. Reich, 360, 361f., 372, 419.
Murmester, Heinrich, Dr., a. Hamburg, II. 127, 138, 523, 531.

N.

Nakskov, Lolland, sc. Lollands Ellbogen, Fischerläger dort, II. 203.
Nantes, 400, 452.
—, Hans. Lieger in, 416, 452.
Narwa, II. 240f., 243f., 246, 259f., 298.
Navarra, Südfrankr., 464.
Nessau, a. d. Weichsel, Prov. Westpreußen, II. 153, 192.
Nestved, Seeland, Dänemark, 250.
Neubrandenburg, Meckl.-Strelitz, II. 298.
Neumark, 95, 173, 195, II. 162.
Neuß, a. Rhein, Rheinprovinz, II. 136, 230, 495.

Neustadt, i. Holstein, 208, 417, II. 111, 214, 226.
Newcastle, Nordostengl., 58, II. 44 Anm. 2.
Niebur, Johann, a. Lübeck, 106.
Niederdeutschland, die n. Städte, Kaufleute, 5, 7, 9 ff., 14, 16, 149, 185 f., II. 297, 339, 452 ff., 461, 501.
—, Lombarden in, 265.
Niederhoff, Reinhold, aus Danzig, II. 523.
Niederlande, Die nördlichen u. südlichen (Flandern, Brabant, Hennegau, Holland, Seeland usw.), 4, 26, 370, II. 56, 501.
—, Die Merchant Adventurers in, 74.
—, Lombarden in, 265, II. 420.
Niederrhein, niederrh. Städte, Kaufleute, 12, II. 74, 307, 485, 496.
Niehus, Nordschleswig, 205, 249.
Nielsson, Olaf, Königl. Lehnsmann zu Bergen, 331 ff., 343, 345, II. 169 f., 172 ff.
Nielsson, Peter, Bruder jenes, II. 173 f.
Niklesson, Kersten, Ritter, dän. Vogt zu Wiborg, II. 242 ff.
Norden, Ostfriesland, 356.
Nordfriesland, die Nordfriesen, Eiderfriesen, 205, 248, 255, II. 222, 225.
Nordhausen, Prov. Sachsen, Rgbz. Erfurt, II. 305, 452, 474, 506.
Nordheim, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, II. 299, 302, 474.
Normandie, die Normannen, 78, 442, 465, 467, II. 23.
Northumberland, Graf von, II. 45.
Norwegen, die Norweger, Regierung, Reichsrat, 10, 23 ff., 41, 45, 110, 139, 151, 227 f., 253 f., 257, 297 ff., 327, 330 ff., 343 f., II. 172 f.
—, Verkehr der Engländer nach, 26, 229, II. 132 f., 173,
—, Verkehr der Holländer nach, 332, 434.
—, Kronlande, Schatzlande, d. h. Halogaland, Finnmarken, die Färöer, die Orkneys, Island, Grönland, 27, 229, 253, II. 39.
—, die Norderfahrer, 152, 229, 253, II. 207 f., 210.
Norwich, Ostengland, II. 26.
Nowgorod, am Ilmensee, 53, 89, 101 ff., 195, 243, II. 237 ff., 243 ff., 252 ff., 259 f., 262 f., 265 ff.
—, Holländer in, 251, II. 237.
Nowgorod, Nordländer, Gotländer in, II. 237, 242.
—, Lombarden in, II. 420.
Nürnberg, Stadt, Kaufleute, 23, 91, 311, 408, II. 94, 149, 269 ff., 277 ff., 487, 503.
—, Kramhandel der, II. 273 ff.
—, Lübecker in, II. 275.
Nyborg, Fünen, 115, 207.
Nyköping, Schweden, 123.
Nymwegen, Niederlande, Provinz Geldern, II. 44, 56 ff., 74, 78, 85, 93, 125, 297 f., 302, 307, 494.

O.

Oberdeutschland, o. Kaufleute, 408, II. 59, 94, 145, 193, 269 ff., 277 ff., 419.
—, o. Städte, o. St.-Bünde, II. 452, 454, 457, 462, 474 ff., 487, 501.
Odbrecht, Johann, a. Rostock, II. 522.
Olaf, König von Dänemark u. Norwegen, 44 f., 108, 112, 114, 116 f.
Öland, 312, II. 215.
Oldenburg, Grafschaft, 353, 357 f., II. 168, 199.
—, Grafen von, II. 504.
Oldenzael, Niederlande, Prov. Overijssel, II. 302.
Oléron, Insel, Westfrankreich, bei La Rochelle, 441, 446, II. 335.
Opslo, Norwegen, jetzt Christiania, 122, 216, II. 298.
—, Deutsche Handwerker in, 28.
Orden, der Deutschritter in Preußen, 69, 72, 80, 84, 91, 96, 127, 134 f., 140, 143, 145 f., 162, 172 ff., 182 ff., 195, 206, 209, 214, 221, 234, 242 f., 249, 307, 339, 416, II. 27, 29 ff., 146 ff., 156 ff., 161 ff., 174, 176, 178, 186 ff., 191, 310 f., 346, 449, 453.
—, Handel des, 22, 103, 175 ff., II. 148 f., 157.
Orden, der Zisterzienser, 46.
Örekrok, Seeland, Dänemark, ¶ 300, 311.
Osenbrügge, Hermann van, aus Lübeck, 39.
Osnabrück, Prov. Hannover, II. 302, 306 f.
Osterburg, Altmark, II. 305.
Ostergo u. Westergo, Westfriesland, 355.
Osterhusen, Ostfriesland b. Emden, 356.

Osterlinge, die Hansen der Ostsee, 18.
Osterode, Prov. Hannover, Rgbz. Hildesheim, II. 305.
Osthusen, Johann, Dr., Syndikus der Stadt Lübeck, II. 127, 524, 526.
Otto, Herzog v. Braunschweig-Lüneburg, II. 469.
Otto III., Herzog v. Pommern-Stettin, II. 491.
Otto, Graf v. Schauenburg, II. 196, 212.
Otto, Graf von Hoya, 210.
Oxe, Peter, Ritter, 305, 310 f.

P.

Paderborn, Westfalen, II. 302, 306 f.
Paris, 465.
—, Universität in, II. 532.
Partenwesen, II. 351 u. Anm. 3.
Pasewalk, Pommern, II. 304.
Pawest, Bernt, a. Danzig, II. 108 ff., 116, 127, 523.
Pedersson, Axel, Ritter, 305.
Pekkatel, Otto, 145.
Pelson, Johann, franz. Freibeuter, 466.
Perleberg, Mark Brandenbg., II. 304.
Pernau, Livl., 101, II. 303.
Pest, 182, 206, 225, II. 38, 260, 491.
Peter, Bischof v. Roeskilde, 29, 142. 209.
Peter II., Herzog von Bretagne, 467.
Pfahlgeld, II. 345 u. Anm. 1.
Pfundgeld, hansischer Zoll, 40, 177, 214, 222, 375, 428, II. 157 f., 327, 371.
Philipot, John, a. London, 64.
Philipp VI., König v. Frankreich, 11.
Philipp der Kühne, Herzog v. Burgund, 71, 78, 80, 81, 84 ff., 116, 369, 466.
Philipp der Gute, Herzog von Burgund, 263, 282 f., 285 f., 288, 309, 360, 366, 369 f., 378, 402, 413 ff., 418 ff., 429 ff., II. 11, 21 f., 38, 41, 76, 87.
Philippa, Tochter Heinrichs IV. von England, Gemahlin König Erichs von Pommern, 69, 221 ff., 232, 245.
Picardie, 442, 465.
Pleskow, Heinrich, a. Lübeck, 19.
Pleskow, Jakob, a. Lübeck, 39, 45, 63, 85, 105, 138, II. 521.
Pleskow, Jordan, a. Lübeck, 85, 130, 139, 146, 147 Anm. 1, 154, 163 f., 169, 171, 187, 189 ff., 197, 208 f., 214, 221, 224 f., 367, II. 522.
Plymouth, Südwestengland, 58.
Podiebrad, Georg, König v. Böhmen, II. 187, 490.
Poitou, Frankr., 442.
Polen, poln. Adel, 89, 92, 173, 180 f., 251, II. 146 ff., 152 ff., 160, 186 ff., 191, 279.
—, Nürnberger in, II. 270.
Polozk, Westrußland, 92, 97, II. 236, 249, 253, 260 f., 267.
Pommern, II. 492.
—, Holländer in, 287, 433.
Portinari, Thomas, aus Florenz, II. 123, 134.
Portugal, 83, 442, 459, II. 142.
—, Bretagner in, 461.
—, Engländer in, 459, 462.
Posen, Stadt, II. 80.
Pothorst, Hans, hamb. Freibeuter, 464, II. 117.
Prag, Nürnberger in, II. 269 ff.
Prenzlau, Mark Brandenb., II. 304.
—, Marienkirche in, II. 536.
Preußen, Ost- u. Westpreußen, das Ordensland, die preuß. Städte, der Landadel, die Bischöfe, 61, 65, 72, 92, 103, 111, 127 f., 159, 175, 179, 220, 234, 250, 254, 259, 290 ff., 307, 311, 314, 320, 324, 426, 433, II. 1, 22 ff., 27 ff., 31 f., 74, 148, 151 ff., 158 ff., 167, 346, 392, 412, 416 f., 481, 489.
—, Merchant Adventurers in, 61, 66 u. Anm. 1, 69, 71, 159, 185, 201 f., 240, II. 1 ff., 8 ff., 15, 18, 129, 131.
—, Schotten in, 61.
—, Holländer in, 159, 185, 240, 273, 279 f., 287, 427.
—, Böhmen, Ungarn, Mährer, Schlesier usw. in, II. 193.
—, Nürnberger in, II. 273 ff., 277.
—, der Bund, II. 157, 159 ff., 186 f.
Pskow, Großrußland, 92, 105, II. 238 ff., 245, 247, 249, 252 f., 260, 262, 266 f.
Pulvergeschütze, II. 470 f. u. die Anm.
—, Büchsenmeister, II. 472.
Putbus, Henning von, Reichsdrost von Dänemark, 44, 109, 155.

Q.

Quedlinburg, Prov. Sachsen, Rgbz. Magdeburg. II. 301, 474.

Quettehou, Normandie, Frankreich, 470.

R.

Rapesulver, Heinrich, aus Lübeck, 164, 171, 187, 190 Anm. 3, 210ff., 215, 225, 230, 244, 247, 250, 253, 260, 293, 300, 314, II. 522, 534 Anm. 4.
Recht, von Magdeburg, 92, 97, 99, II. 332.
—, von Dortmund, II. 332.
—, von Lübeck, 99. II. 332.
—, von Soest, II. 332.
—, Kulmer Handfeste, 99.
—, Römisches, Rechtsgelehrte, II. 322f., 499.
Reep, Reepschläger, Reeperbahn, II. 341.
Reichsacht, II. 463.
Reichshofgericht, II. 456, 462ff.,
Reichslandfrieden, II. 457, 461.
Rendsburg, Prov. Schlesw.-Holst., II. 214.
Rethel, Nikolaus, a. Hamburg, 392.
Reval, 99, 101, 130, 235, 248, 256, 449, II. 175, 185, 301, 512 Anm. 5.
—, Russen in, 98.
Reveshol, nördliche Einfahrt in den Kopenhagener Hafen, 238.
Reynerssoen, Mewes Peter, aus Amsterdam, II. 178.
Rheine, Westfalen, Rgbz. Münster, II. 306.
Ribnitz, Meckl.-Schwerin, 119, II. 304.
Richard II., König von England, 49, 59, 66, 68, 74.
Richard, Herzog v. York, II. 31, 33.
Riga, 8, 97ff., 426, 449, II. 175f., 185, 237ff., 253, 256ff., 260f., 267, 301, 340, 346.
—, Gesellschaft der Schwarzenhäupter in, II. 520, 529.
—, Stellung Lübecks und der Hansen in, 98f., II. 189, 238, 257f., 443.
—, Russen in, 98.
Rijnck, Hermann, a. Köln, II. 137.
Ripen, Jütland, 212, II. 298.
—, Deutsche Kaufmannschaft in, 26, II. 298.
Ripenburg, Lauenburg, II. 492.
Robert III., Graf von Flandern, 16.
Roermond, Niederlande, Prov. Limburg, 326, II. 56, 299, 302, 494.
Rom, 118. II. 227.
Römer, Konrad, a. Rostock, 129.
Rönnow, Klaus, dän. Marschall, II. 216.
Roop, Livl., II. 303.
Roosebeke, Belgien, 78.
Rore, Johann de, a. Köln, 462.
Rosse, William, a. Calais, II. 127.
Rostock, 7, 93, 119f., 130, 137, 142, 145, 151, 158, 166f., 189f., 205, 219, 226, 235, 245f., 259f., 300, 304, 325, 336, 338, 347, 460, II. 39, 171, 172, 187, 202, 206, 282, 301, 304, 343, 484, 492, 508f., 514, 515.
—, Wiekfahrer in, 347, II. 424.
—, Schonenfahrer in, II. 424.
—, Rigafahrer in, II. 424.
—, Landfahrer-Krämerkompagnie in, II. 422 Anm. 1, 529 Anm. 2.
—, Universität in, II. 533.
—, Marienkirche in, II. 536.
—, Fürstenzusammenkunft in, II. 179, 491.
Rotermund, Herger, a. Bremen, 430.
Rotgers, Johann, Stadtschreiber von Hamburg, 397.
Rotterdam, 267.
Rouen, Normandie, Frankreich, 470.
Rubenow, Heinr., a. Greifswald, 146.
—, Heinrich, a. Greifswald, Enkel jenes, II. 490, 517, 521, 523, 534.
Rudolf, Bischof von Utrecht, 418.
Rügen, Insel, 257.
Rügenwalde, Prov. Pommern, 433, II. 297, 301, 304.
Rundtoft, Nordschleswig, 249.
Runö, Insel im rigischen Meerbusen, 231.
Ruprecht von der Pfalz, deutscher König, 164f., 369.
Ruprecht, Erzbischof von Köln, II. 89, 125.
Russe, Albert, a. Thorn, II. 522.
Russell, Johann, Archidiakon, II. 127.
Russenberg, Johann, aus Lübeck, II. 25.
Rußland, die Russen, 10, 89, 98, II. 236, 238, 249, 269, 412ff.
Rüstringen, II. 228.
Ruthe, Michel, Freibeuter der wend. St., 232.
Rüthen, Westfal. Rgbz. Arnsberg, II. 306.
Ruthenien, 91ff.

S.

Sallinwerder, Insel im Niemen, 96, 141.

Saltbommel, Niederlande, Prov. Geldern, II. 302.
Salzwedel, Altmark, II. 301.
Samaiten, 141, 148, 173, II. 146, 193.
Samland, 8, 99.
Sandö, Insel nördl. v. Gotland, 231.
Sandwich, Südostengl., 58.
Saragossa, 462.
—, Kölner in, 462.
Sardinien, 462.
Sarnow, Karsten, a. Stralsund, 123. II. 507.
Sarnowitz, Kloster, westl. Putzig, Prov. Westpreußen, II. 186.
Scarborough, Nordostengl., 58.
Schalski, Johann, poln. Hauptmann in Frauenburg, II. 191.
Schauwen, Freibeuter d. wend. St., 247.
Scheele, Johann, Bischof v. Lübeck, 212.
Schievelbein, Prov. Pommern, 173.
Schiffahrt, Fluß-, II. 447 ff.
—, Genossenschaften, II. 449.
—, Weichselfahrer, II. 153, 449 f.
Schiffahrt, See-, II. 340, 384 ff.
—, in Flotten, II. 370 f.
—, Friedeschiffe, II. 371.
—, Konvoy-, II. 370.
Schiffahrtszeichen
—, Tonnen, Baken, Kapen u. a., 21, 431, II. 363 f.
—, Leuchttürme, II. 363.
Schiffe, Größe, II. 345 ff.
—, Namen, II. 351.
—, Schnelligkeit, II. 350.
Schiffsarten, II. 348 f.
—, Bartzen, II. 348.
—, Galeide, II. 119.
—, Holk, II. 348 ff.
—, Kogge, II. 348 u. Anm. 3.
—, Krake, 47, 430.
—, Krawel, 433, II. 347, 348.
—, Kreier, II. 348.
—, Leichterschuten, Bordinge, 64, II. 343.
Schiffsbau, See-, 259, 433, II. 340 ff., 350, 367, 378 ff.
Schiffsbauer, II. 341 f.
Schiffsbemannung, II. 354 ff.
—, Schiffer oder Kapitän, II. 354 f., 357 ff.
—, Schiffsvolk, -kinder, Matrosen, darunter bes. Steuermann, Bootsmann, Zimmermann, Koch, II. 355 ff.
—, Schiffsschreiber, II. 356.
Schlesien, II. 152, 164.
Schleswig, Herzogtum, Herzöge v. Schleswig, 43, 115, 197, 204 ff., 255, 310, II. 30, 195 ff., 212 ff., 218 ff.
Schleswig, Stadt, 207, 210 f., 213 226, 436, II. 111, 198.
Schoke, Nikolaus, a. Hamburg, 355.
Schonen, Südschweden, 29 ff., 42, 108, 110, 215, 328, 339, 441, II. 167, 202 f., 391.
—, fremde Händler auf, 60, 113, 150.
—, Engländer auf, 66, 114.
—, Holländer auf, 271 f., 276 f., II. 203.
—, Nürnberger auf, II. 272.
—, Messe auf, 29, 114.
Schoß, die Grundlage des Finanzwesens der hansischen Kontore, vgl. unter den einzelnen Kontoren.
Schottland, die Schotten, schottische Kaufleute, 61, 185, 194, 363 f., II. 13, 38, 117, 142.
—, hansischer Verkehr nach, 363.
—, Lieger des Ordens in, 176.
Schulitz, a. d. Weichsel, Prov. Posen, 94, II. 153.
Schütte, Paul, wend. Konvoyführer, 241, 248.
Schwaben, schwäbische Kaufleute, vgl. unter Oberdeutschland.
Schwabstedt, Prov. Schlesw.-Holst., 205, 213.
Schweden, die Schweden, Regierung, Reichsrat, Adel, 10, 23 ff., 116, 137, 139, 228, 232, 245, 250, 254, 256, 297 ff., 309, 312, 317 ff., 327, 339, II. 166 ff., 174 f., 179 ff., 212 f., 215 ff., 220 f., 223 ff.
—, deutsche Einwanderung in, 25.
—, Amsterdamer, Holländer in, II. 225.
Schwerin, Mecklenburg, II. 477.
—, Fürstenzusammenkunft in, II. 477.
Schwerte, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Schwerting, Gregor, a. Stralsund, 112, 129.
Scotte Johann, Ritter, Marschall v. Calais, II. 127.
Seehausen, Altmark, II. 305.
Seeland, dänische Insel, 45, 311.
Sevilla, 454.
Sibet, Häuptling v. Rüstringen, 357 ff., 374.
Sibile, Walter, a. London, 65.
Sigfried, Bischof v. Kamin, II. 483.
Sigmund, deutscher Kaiser, 95, 170 f., 186 ff., 190 Anm. 3, 195 f., 205, 207, 218, 222, 238, 244, 250, 264, 357,

369, II. 2f., 147, 239, 458f., 463, 465, 467, 502 Anm. 2, 509, 513f.
Sigmund, Großfürst v. Litauen, II. 147f., 249.
Sigurdson, Amund, a. Norwegen, 299.
Silvester, Erzbischof v. Riga, II. 261.
Sina, Johann, a. Lübeck, II. 25.
Skagen, Skagerrak, II. 31.
Skandinavien, der skand. Norden, die Skandinavier (Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland), 7, 10, 24, 53, 108ff., 197, 225, 231ff., 256f., 296, 321, 326, 339ff., II. 20, 212, 347.
—, die Merchant Adventurers in, 74.
Skanör, Schonen, 24, 29f., 42, 150, 250, 426, II. 203.
—, Fitten der Städte bei, 30, II. 203.
Slite, an der Nordostküste Gotlands; 145.
Sluys, nordöstl. Brügge am Zwijn, 71, 352, 377f., 391f., II. 71, 335.
Slyffer, Heinrich, a. Lübeck, 170.
Smolensk, Großrußland, 92, II. 253.
Söderköping, Schweden, 250.
Soest, Westfalen, Rgbz. Arnsberg, II. 44, 283, 302, 306, 448, 484ff., 509.
—, Schleswiger Brüderschaft in, II. 424.
Soldaja, Südrußland, 91, II. 269.
Sömmershavn, Schonen, 149, 426.
Sonderburg, auf d. Insel Alsen, 213.
Soubise, Westfrankr., 470.
Southampton, Südengl., 58.
Spanien, sc. Königreich Kastilien, 83, 194, 306, 316, 364f., 373, 393, 423, 442f., 455ff., 464, II. 33, 141, 142, 335.
—, hans. Verkehr nach, 453ff., 459f.
Speier, II. 58.
Springintgut, Dietrich, a. Lüneburg, II. 477, 522.
—, Johann, a. Lüneburg, II. 488, 520, 523.
Stade, Prov. Hannover, II. 111, 301, 506, 509f.
—, Ripen- u. Dänemarkfahrer in, II. 425.
Stadland, II. 228.
Städte, die niedersächsischen, Bund der, 230, II. 122f., 305f., 460, 466ff., 474, 479f., 495, 515.
—, die süderseeischen, 125, 335f., 354, II. 56, 74, 77, 93, 306, 307f., 485.
—, die wendischen, 8, 39, 42, 55f., 65, 70, 72, 93, 109f., 124, 141, 143f., 168, 191, 193, 197, 208ff., 230ff., 259, 276, 280ff., 292ff., 298ff., 305ff., 320, 323, 335f., 339ff., 375, 429ff., 437ff., II. 18, 83, 105f., 114, 119, 133f., 141, 166ff., 172, 179ff., 206ff., 216f., 309, 345f., 474, 478ff., 517.
Stargard i. Pommern, 230, II. 301, 304, 443.
—, Marienkirche in, II. 536.
Stavanger, Norwegen, 250.
Staveren, Niederlande, Prov. Friesland, 31, 51, II. 298, 302.
Steen, Tidemann, a. Lübeck, 190, 211, 223, 232f., 236, 358.
Steinburg, Schloß a. d. Stör, Prov. Schlesw.-Holst., II. 214.
Stendal, Altmark, II. 301.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
—, Dom u. Marienkirche in, II. 536.
Stettin, 98, 181, 189, 196, 230, II. 152, 193, 205f., 215, 284, 301, 304, 340, 443, 492, 512 Anm. 5, 513.
—, Dragörfahrer in, II. 425.
—, Marienbrüderschaft zu Falsterbo, II. 425.
—, Marienbrüderschaft zu Malmö, II. 425.
—, Jakobikirche in, II. 536.
St. Jago di Compostella, Nordspanien, 441.
Stickhusen, Ostfriesland, 375.
Stiten, Klaus van, a. Lübeck, 169.
St. Malo, Bretagne, Frankr., 450.
Stock, Dr., kaiserl. Rat, 238.
Stocker, Johann, a. London, II. 24, 27f.
Stockholm, 26, 101, 118ff., 127, 130, 136f., 228, 250, 256, 298, II. 167, 181f., 212, 223ff.
—, deutsche Bevölkerung in, 25 Anm. 2, 26, II. 225.
—, deutsche Kaufmannschaft in, 12 Anm. 2, 26, 30, II. 244.
—, Amsterdamer in, II. 135.
Stolp, Prov. Pommern, 433, II. 297, 301, 304.
St. Omer, Frankreich, Artois, 350, II. 64.
Störtebeker, Freibeuter d. wend. St., 247.
—, Klaus, Seeräuber, 355.
St. Pol, Graf von, 409f., 413.
Stralen, Peter van, a. Köln, 462.
Stralsund, 7, 110f., 121, 125, 127, 130, 146, 158, 189, 206, 212, 219, 226, 236, 241, 245f., 259, 325, 336, 363, 460, II. 39, 171, 183, 198,

202, 301, 304, 340, 342, 354, 474, 488, 494, 507, 517.
—, Engländer, Schotten in, 62, 64 ff., 66 Anm. 1.
—, Marienkirche u. Nikolaikirche in, II. 536.
Strandrecht, 187, II. 374.
—, in Dänemark, 155 f., 215 f., 227, II. 374.
—, in Holland, 276, 281.
Straßburg, II. 58.
Straßen, u. Verkehr auf ihnen, II. 444 ff.
—, Schnelligkeit, II. 446 Anm. 2.
—, Befriedung der, II. 450.
—, der westöstliche Straßenzug im nördl. Europa, 7.
—, die holsteinische Landstraße Hamburg—Lübeck, 7, 29, 108, 203, 436.
—, von der Ostsee zum Schwarzen Meer, 91 f., 95 f., II. 280.
—, von Brügge nach Krakau, 92, II. 272.
— von Köln nach Frankfurt a. M., II. 275.
—, von Krakau nach Pommern, 94 f., 181 f.
—, von Lübeck nach Frankfurt a. M., II. 275.
—, Lübeck—Lüneburg—Göttingen—Frankfurt a. M., 124.
—, von Lübeck nach Nürnberg, II. 275.
—, nach Nowgorod. 101, 103 Anm. 2.
—, von Preußen über Memel nach Livland, 234 f.
Stromekendorp, Peter, a. Wismar, II. 522.
Stromer, Ulman, a. Nürnberg, II. 270.
Sture, Sten, Reichsvorsteher v. Schweden, II. 212, 222 ff.
Sture, Sven, 140, 145.
Sudermann, Heinrich, a. Dortmund, II.
—, Hildebrand, a. Dortmund, II.
—, Johann, a. Dortmund, 79.
—, Heinrich, a. Köln, II. 137, 523.
Sukow, Dietrich, Dr., Stadtschreiber, dann Syndikus Lübecks, II. 526.
Sund, 7, 203, 247, 281, II. 29, 370.
Sundzoll bei Helsingör, 220 f., 222, 227, 243 f., 253, 255, 300 f., 304, 318, 329, 337, II. 39, 167, 184, 226, 230.
Swendborg, Fünen, 123.
Swidrigal, Großfürst v. Litauen, II. 147, 247.
Swin, Johann, Schreiber d. hansisch. Kontors zu Brügge, II. 400.

T.

Tack, Hans, hans. Lieger i. d. Baie, 468.
Tafur, Peter, spanischer Ritter, 390.
Tana, sc. Asow, Don, Südrußl., 91, 92, II. 269 f.
Tangermünde, Altmark, II. 305, 457.
Tannenberg, Prov. Ostpreußen, 174.
Tatarei, Tataren, 91, 93, II. 262.
Telgeten, Arnd van, a. Danzig, 397.
Telgte, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Termunten, Niederlande, Prov. Groningen, 375.
Tettingen, Werner v., Oberspittler des Deutschordens, 147.
Teuerung, Hungersnot 22, 66 f., 123 f., 176, 182, 295, 316, 360 u. Aum. 2, 366 u. Anm. 3, 379 ff., 400 u. Anm. 1, II. 1, 180, 218.
Theda, Gräfin v. Ostfriesland, II. 228.
Thorleif, Bischof v. Bergen, II. 173 f.
Thorn, 91, 93 ff., 130, 178, II. 129, 150, 152 ff., 160, 163 ff., 191 f., 195, 284, 301, 303, 441.
—, St. Georgsbrüderschaft u. Gesellschaft der Kornhändler in, II. 520.
Thourout, Belgien, Prov. Westflandern, II. 73, 86.
Tief, d. neue, der rügensche Bodden, 135.
—, d. Wismarer, 127, 226, 237 ff., II. 214.
Tiel, Niederlande, Prov. Geldern, II. 302.
Tiergart, Johann, Großscheffer des Deutschordens, 141, 143.
Timur Lenk, Mongolenchan, 92.
Tohopesaten, Bündnisse der Hansestädte zum Schutze der heimischen Stellung, 193, II. 97, 140, 221, 479 ff.
Tondern, Prov. Schlesw.-Holst., 205, 210, 213.
Trade, Die, das Fahrwasser vor Brest, 291.
Travelmann, Godeke, a. Lübeck, 106.
Trelleborg, Schonen, 149, 426.
Treptow a. R., Prov. Pommern, II. 301, 304.
Trondhjem, Norwegen, Deutsche Handwerker in, 28.
Tuckeswert, Johann, a. Wismar, 121.
Tünen, Detmar van, a. Lübeck, 190.
Tunsberg, Norwegen, Deutsche Handwerker in, 28.
Türken, 92, 398 f., II. 279 f., 461.
Tzewen, Erich van, a. Hamburg, 230.

U.

Uckena, Focko, Häuptling von Leer, 373 f.
Ülzen, Prov. Hannover, Rgbz. Lüneburg, II. 302, 477 f.
Universitäten, II. 532 ff.
Unna, Westfalen, Rgbz. Arnsberg, II. 307.
Upsala, Universität in, II. 225, 534.
Urban VI., Papst, 56.
Urden, Simon van, a. Stralsund, 214, 225, II. 522.
Usqwerra, Sancho, spanischer Ritter, 457.
Utrecht, 83 Anm. 4, 266, 363, 406 f., 418, II. 299, 343.
—, Das hansische Kontor in, 410 f.
—, Das Kontor der Merchant Adventurers in, II. 39.
—, Bistum, 370, 411.
—, Der Bischof von, 83 Anm. 4, 411, 431.
Utrecht, Simon van, aus Hamburg, 249, 260, 374.

V.

Vaghan, engl. Ritter, II. 45.
Varna, Bulgarien, II. 148.
Vasmer, Johann, a. Bremen, II. 513.
Vechelde, Hermann van, a. Braunschweig, II. 522.
Veere, Niederlande, Prov. Seeland, 470, II. 81.
Venedig, venetianische Kaufleute, 15, 91 f., 95, 186, 400, II. 17, 59, 149 f., 279.
—, Der fondaco dei Tedeschi in, II. 59, 150, 275.
—, Nürnberger in, II. 272.
—, Lübecker, Breslauer, Kölner in, II. 275.
Venlo, Niederlande, Prov. Limburg, II. 494.
Vincke, Heidenreich, livl. Ordensmeister, II. 252.
Viskule, Heinrich, a. Lüneburg, 230, II. 522.
Vitalienbrüder, Die mecklenburgischen, 69 u. Anm. 1, 72, 119 ff., 127, 131 f., 134 f., 140, 142, 145.
—, Die holsteinischen, 208, 212, 218, 232, 251.
—, Dänische, Nordische, 211, 251 f.
Vivero, Nordspanien, 454.
Vlie, Fahrwasser, zwischen Vlieland u. Terschelling, II. 79.
Vockinghusen, Hildebrand, aus Lübeck, 170, II. 150.
—, Sigfried, a. Lübeck, 170.
Voet, Bartholomäus, Freibeuter der wend. Städte, 232, 241, 247, 316 f., II. 30.
Voge, Nikolaus, a. Stralsund, 187.
Voge, Otto, a. Stralsund, Sohn jenes, II. 198, 490, 517, 524.
Vorrath, Heinrich, a. Danzig, 258, 285, 290, 294, 376, II. 14, 17 f., 324, 520, 522.
Voss, Jakob, Danziger Freibeuter, II. 177.
Voss, Tidemann, a. Dorpat, II. 247.
Vreden, Westfalen, Rgbz. Münster, II. 307.

W.

Wadstena, Schweden, 146, 245.
Waldemar IV. Atterdag, König von Dänemark, 32 ff., 41, 44.
Walsingham, Thomas, engl. Chronist, 47.
Walworth, William, Ritter, Mayor von London, 57.
Wanmate, Hermann, Schreiber des hans. Kontors zu London, II. 36, 42, 47, 128, 130 f., 400.
Warberg, Halland, 45, 305, 312.
Warendorf, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Warnemünde, Meckl.-Schwerin, 133.
Warschau, II. 154, 301 Anm. 2.
Wartislaw VIII., Herzog v. Pommern-Stolp, 117, 129.
Warwik, Richard Graf von, II. 33, 38, 45, 50, 52, 101 f., 104, 107.
Wasservass, Godert van dem, a. Köln, 397, 420 Anm. 4, II. 523.
Wassili I., Großfürst von Moskau, II. 242 f., 245.
Wassili II., Großfürst von Moskau, II. 245, 262.
Wége, Tidemann vom, a. Thorn, II. 154, 523.
Weichselfahrer, vgl. unter Schiffahrt, Fluß—.
Weichselmünde, -mündung, 145, 178, II. 370.
Wenden, Livl., II. 303.
Wenzel, deutscher König, 174, 369, II. 464.
Wenzel, Herzog von Brabant, 20.

Werben, Altmark, II. 305.
Werl, Westfal., Rgbz. Arnsberg, II. 306.
Werne, Westfal., Rgbz. Münster, II. 306.
Wesel, Rheinprov., II. 56ff., 85, 93, 100, 144, 298, 302, 307.
Wesel, Hermann von, a. Köln, II. 46, 48, 89, 94, 139.
—, Gerhard von, a. Köln, Sohn jenes, II. 46, 94, 139.
Westerås, Schweden, 123, II. 212.
Westfal, Arnold, Dr., Syndikus, dann Bischof von Lübeck, 397, II. 171, 174, 187f., 526.
Westfal, Johann, a. Lübeck, II. 182.
Westfalen, die w. Städte, Kaufleute, 6, 11f., 100, II. 56, 74, 77, 93, 306, 464, 485, 496.
Westhof, Heinrich, a. Lübeck, 72, 85, 87, 112, 129, 137ff., 143, 164, 189, II. 522.
Wiborg, Finnland, 228, 256, II. 241f., 252, 260.
Widinghusen, Albert, a. Hamburg, 249.
Wielinge, die Mündung der Westerschelde, 291, 406, 411, 464, II. 79, 116.
Wien, 14.
Wigen, d. Wiek, Südnorwegen, 338.
Wilhelm, der Ältere, Herzog von Braunschweig-Lüneburg, 241f., 244, II. 200, 483.
Wilhelm, Herzog von Sachsen, II. 485.
Wilhelm V., Herzog von Baiern, Graf von Holland usw., 262, 266.
Wilhelm VI., Herzog von Baiern, Graf von Holland usw., 263, 279.
Wilna, Litauen, II. 154, 194, 262.
Wilsnack, Prov. Brandenburg, Fürstenversammlung in, 328, 340, 341, II. 167, 201, 482, 487, 491.
Winchelsea, Südostengl., II. 36.
Windau, Livl., II. 303.
Wisby, 25, 33, 102, 119, 123, 130, 136f., 145, 147, 257, 340f., II. 301, 337, 392.
—, die Wisborg bei, 148, 301, 340f.
Wismar, 7, 119f., 130, 137, 142, 145, 158, 166f., 189f., 205, 219, 226, 235f., 246, 258, 299, 325, 336, 338, 460, II. 39, 171, 183, 187, 199, 202, 209, 301, 492, 508f., 514, 517.
—, Dragörfahrer in, II. 425.
Wismar, Marienkirche in, II. 536.
Witebsk, Westrußland, II. 249, 253.
Witold, Großfürst von Litauen, 96, 97, 141, 145, 173, 214, II. 147, 155, 238f., 245.
Wladislaw I., König v. Polen, II. 189.
Wladislaw II. Jagiello, König v. Polen, 93ff., 101, 173f., 179, 214, II. 148.
Wladislaw III., König v. Polen u. Ungarn, II. 148.
Wolgast, Prov. Pommern, II. 304.
Wollin, Prov. Pommern, II. 304.
Wolmar, Livl., II. 303.
Wordingborg, Seeland, 254f.
Workum, Niederlande, Prov. Nordbrabant, II. 308.
Worms, II. 58.
Wrecht, Nikolaus, a. Danzig, II. 526.
Wulflam, Bertram, a. Stralsund, 39, 45, 138f., II. 507, 522.
Wulflam, Wulf, a. Stralsund, Sohn jenes, 111f., 114, 129, 135ff., 139, 143, 145ff., 166f., II. 507, 522.
Wunstorp, Johann, Protonotar Lübecks, II. 444.
Wymmeken, Edo, Häuptling von Rüstringen, 354.

Y.

Yarmouth, Ostengl., 58.
York, Nordostengl., II. 26.
—, Erzbischof von, II. 45.
Ypern, 14, 78, 351, II. 73, 86, 508.
—, Tuchhalle zu, 14.
Ystad, Schonen, 149, 426.

Z.

Zierixee, Niederlande, Prov. Seeland, 268, 272, 283, 319.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
Zinnenberg, Bernhard von, Söldnerführer des Ordens, II. 186.
Zütfen, Niederlande, Prov. Geldern, 31, 149, II. 57, 84f., 203, 302, 307.
—, Gilde der seefahrenden Kaufleute in, II. 425.
Zwijn, Das, Hafenbucht v. Brügge, 61, 64, 352f., 448, II. 62, 79f., 118, 334, 370.
Zwolle, Niederlande, Prov. Overijssel, 31, 425, II. 56f., 85, 144, 203, 298, 302, 307, 474.

Duke Dur

UC SOUTHERN REGIONAL LIBRARY FACILITY
A 000 626 762 9